МИХАИЛ ВОДОПЬЯНОВ

ДРУЗЬЯ В НЕБЕ

SHOUT
SHARE
IT

-
- ВОЗДУШНЫЕ БОЙЦЫ
  - Мой первый «полёт»
  - Встреча в Ташкенте
  - Первая «мертвая петля»
  - Бензин багажом
  - Самолет идет на таран
  - Память о героях жива…
- ПИЛОТЫ «ИЛЬИ МУРОМЦА»
  - Обозный на аэродроме
  - Командир «Киевского»
  - Братья-авиаторы
  - Пути командиров
- УКРОТИТЕЛЬ «ШТОПОРА»
  - «Возьмите меня в школу!»
  - Бич летчиков
  - На собственных похоронах
  - 6 тысяч часов в воздухе
- ГЕРОЙ № 1
  - Линейный пилот
  - В казачьей станице
  - На море и в небе
  - Самолет не доходит до цели
  - Дым над льдами
  - «Великое Колючинское сидение»
  - Судьба героя
- ХОЗЯЕВА СИНИХ ВЫСОТ
  - Авария на Байкале
  - Самолет едет поездом
  - Начало биографии
  - «Голубая двойка»
  - По неизведанному маршруту
  - Дорога цветов
  - Снова в Арктике
  - Наставник космонавтов
- ПЕРВЫЕ ПОЛЯРНЫЕ…
  - Последний из могикан
  - Рассказ, ставший проектом
  - Вперед, только вперед!
  - На разведку льдов…
- НАД ЛЬДАМИ
  - Ценой энтузиазма
  - Где проходит ось Земли?

- Люди на льдине
- Мастер ледяных посадок
- Перепет через полюс

- НАШ ЧКАЛОВ
  - Пилот-новатор
  - Трудные дни
  - Наше знакомство
  - СССР — США
  - Друзья Чкалова
  - Любимец ребят
  - Последний полет
- КАМАРАДА РОДРИГО
  - На помощь республике
  - Встреча с войной
  - Один против тринадцати
  - И днем, и ночью
  - Вынужденная посадка
  - Штурм аэродрома
- ЖЕНЩИНА ЗА ШТУРВАЛОМ
  - Поиски самолета
  - Быстрее всех женщин…
  - Выше всех женщин…
  - Первый штурман
  - Одна в тайге
  - В фронтовом небе
- РОЖДЕННЫЙ ЛЕТАТЬ…
  - На оранжевой машине
  - «Свой человек»
  - Подкова и пропеллер
  - Крылатый генерал
  - Летать, как дышать…
  - В монгольских степях
- РЕЙДЫ В ТЫЛЫ ВРАГА
  - Последняя ледовая разведка
  - Первая дивизия АДД
  - На фашистскую столицу
  - Вынужденная посадка
  - В дневном полете
- ТРИ ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ
  - «Внимание, Покрышкин!»
  - И быть ему летчиком…
  - Альбом истребителя
  - Самолет на буксире
  - В конце войны

- СИБИРСКИЙ ХАРАКТЕР
  - «Цель атакована»
  - Первые бои
  - Над сопками Севера
  - Рукопашная схватка
  - В тундре
  - Возвращение
  - За гранью возможного
  - Снова в воздухе
- КАПИТАН «РАКЕТЫ»
  - «Роковое» число
  - Узник № 3234
  - Человек, ставший птицей…
  - Полет из ада
  - Золотая медаль Героя
- ВОСПИТАТЕЛЬ САМОЛЕТОВ
  - В день рождения
  - Первый рекорд
  - Путь к штурвалу
  - Конструктор и пилот
  - Происшествия в небе
  - Штурм высоты
  - Из Старого в Новый Свет
  - Судьба самолетов…
- ЛЕТАЮЩИЕ ЭКСПРЕССЫ
  - Первый реактивный
  - «Бомбежка» ледового лагеря
  - Буквы ка циферблате
  - В ночном рейсе
  - Беспосадочный, кругосветный
- Фотографии
  -
- notes
  - 1

Михаилу Васильевичу Водопьянову есть что поведать читателям. Жизненный путь этого славного летчика богат интереснейшими событиями. Он многое видел, многое испытал сам и умеет рассказывать об этом живо и увлекательно. В 1919 году Водопьянов вступил добровольцем в Красную Армию. В конце 1928 года, сдав экзамены, М. В. Водопьянов получил пилотское свидетельство. В 1934 году погиб в Чукотском море ледокольный пароход «Челюскин». В спасательных операциях принял участие и летчик Водопьянов. В апреле 1934 года семи летчикам было присвоено введенное тогда в нашей стране звание Героя Советского Союза. Среди первых Героев был и Михаил Васильевич Водопьянов. С тех пор он тесно связал свою жизнь с Арктикой, с полярной авиацией. Во время войны с белофиннами М. В. Водопьянов участвовал в боевых действиях ка фронте, передавал военным летчикам свой богатый опыт полетов в условиях низких температур. В годы Великой Отечественной войны генерал-майор М. В. Водопьянов водил тяжелые воздушные корабли бомбить дальние тылы врага. По окончании войны Михаил Васильевич вернулся в арктическую авиацию и принимал участие в ряде воздушных экспедиций в высокие широты. Последние годы М. В. Водопьянов целиком посвятил себя общественной и литературной работе. На глазах М. В. Водопьянова при непосредственном его участии сбылись слова великого ученого Н. Е. Жуковского: «Русские крылья будут могучи

и сильны, как сама нация». Судьбы героев книги тесно переплетаются с жизнью М. В. Водопьянова. Поэтому «Друзья в небе» — это не только рассказы о товарищах, но в какой-то степени автобиография бывалого пилота.

ВОЗДУШНЫЕ БОЙЦЫ

Мой первый «полёт»

Часто меня спрашивают:

— Вы, наверное, с самого детства мечтали стать летчиком?

И когда я говорю, что лет до пятнадцати и автомобиля-то не видел, мне но очень верят. Кажется невероятным, что чуть больше полвека тому назад автомобиль был редкостью, не было самолетов и человек не умел летать.

О том, что люди летают, я узнал из «туманных картин», как тогда называли кино. Сын деревенского лавочника рассказал мне, что в городе Липецке есть театр «Унпон». Надо заплатить двадцать копеек, и увидишь разные чудеса.

Отец мой, бедняк, не мог быть щедрым: даст в праздник три копейки, и не проси больше. Я стал ломать голову над тем, как бы набрать двадцать копеек. Каждое воскресенье меня посылали в церковь и давали десять копеек. На эти деньги я должен был купить просвиру за три копейки и три свечки: две потолще по три копенки — спасителю и божьей матери и одну потоньше — всем святым.

Я решил, что, если поставлю свечку за копейку божьей матери, она за меня заступится перед остальными святыми. А шесть копеек можно сберечь!

Прошел почти месяц, прежде чем удалось собрать деньги на билет. В кинематографе я увидел, как поднимается на аэроплане один из первых русских летчиков— Сергей Уточкин.

Всю ночь после посещения «Унпона» я не мог заснуть…

А вскоре на заборах Липецка появились огромные афиши, напечатанные красными и зелеными буквами:

ВНИМАНИЕ! ВНИМАНИЕ!

Ипподром императорского Бегового общества.

ЕДИНСТВЕННЫЙ ПОЛЕТ АВИАТОРА НА АЭРОПЛАНЕ.

Полет состоится при любой погоде. Все места нумерованы. Просят публику собираться заблаговременно и занимать места по номерам билетов.

Билеты стоили дорого, я не мог даже мечтать о том, чтобы попасть на ипподром. Стоял часами за забором, но ничего не видел: летчик по договору с хозяином не имел права подниматься выше забора.

Настоящий самолет я увидел впервые, когда мне было восемнадцать лет. В тот день мы покрывали соломой крышу сарая. Я сидел наверху, принимал солому от отца. Вдруг в небе послышался странный шум. Отец поднял голову и сказал:

— Вон летит аэроплан!

Я резко повернулся, слетел с крыши, упал на солому и в восторге закричал:

— Люди сидят на нем! Вон они — на крыльях!

Потом я узнал, что это не люди сидели, а моторы стояли на крыльях.

Отец долго смеялся надо мной:

— Тоже летчик нашелся — с крыши летать! С крыши и курица летает…

Через несколько дней я случайно нашел старый номер журнала «Нива» за 1914 год. На его странице в траурной рамке был помещен портрет молодого красивого офицера с маленькими усиками. Под портретом я прочел, что штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров, творец «мертвой петли», совершил таран самолета противника и погиб.

Все это было мне непонятно. И сколько я ни расспрашивал, что такое мертвая петля и таран, никто в деревне не смог мне разъяснить. Но портрет Нестерова я вырезал из журнала и прикрепил на стену нашей избы…

Встреча в Ташкенте

Много я читал потом о подвигах Петра Николаевича Нестерова, но в книгах почему-то приводились разноречивые сведения. Мне очень хотелось встретиться с очевидцем «мертвой петли», с человеком, близко знавшим Нестерова, чтобы услышать о нем из первоисточника. Шли годы, и все меньше оставалось надежды, что удастся поговорить с соратником замечательного русского летчика. Можно представить мою радость, когда совсем недавно я узнал, что жив сослуживец и друг Нестерова — Виктор Георгиевич Соколов.

И вот мы сидим в небольшой квартире нового долга в Чилоизаре — «Ташкентских Черемушках». Зашторенное окно не спасает от сорокаградусного зноя. Хозяин то и дело подливает в пиалы горячий зеленый чай, прекрасно утоляющий жажду, и рассказывает.

Виктор Георгиевич, сухой, подтянутый, очень подвижной человек. Воспоминания взволновали его. Он то и дело вскакивает, роется в письменном столе и книжном шкафу, достает пожелтевшие от времени газетные вырезки, документы и ветхие фотографии.

— Все это подтверждает мои слова. Нет, пет, я ничего не забыл… Старики ведь всегда хорошо помнят, что было в молодости…

Трудно поверить, что Соколову вот-вот исполнится восемьдесят лет. О и стал военным летчиком в 1912 году, когда во всей русской армии было тридцать летчиков.

После Великой Октябрьской революции Соколов эмигрировал. 28 лет он прожил в Марокко, где работал землемером и автомехаником. За рулем машины изыскательской партии исколесил Сахару. На чужбине изменились его политические взгляды, и Соколов стал сотрудничать с прогрессивными организациями Марокко, за что и был выслан французскими властями. В 1955 году вернулся на родину, поселился в Ташкенте, несколько лет работал механиком автобазы. Теперь он на пенсии.

Соколов часто выступает с воспоминаниями о Нестерове. На одной встрече старейшего русского военного летчика с молодежью мне довелось присутствовать.

— Как вы стали летчиком? — спросили его.

— Об этом стоит рассказать подробнее, — ответил Соколов, — чтобы вы лучше поняли ту обстановку, в которой жил и творил Петр Николаевич.

…Лето 1911 года. В офицерском собрании саперного лагеря на берегу Оки вблизи Калуги во время обеда командир батальона объявил:

— Господа! Осенью в Петербурге открываются Теоретические курсы авиации. После их окончания слушатели будут направлены в Севастопольскую авиационную школу. Нас запрашивают, есть ли в нашем батальоне офицеры, желающие стать летчиками. Я приказал написать, что желающих нет. В самом деле, кто же по своей воле пойдет ломать голову!

Поручик Соколов обратился к командиру:

— Господин полковник! Прошу записать меня кандидатом в авиационную школу!

— Вы с ума сошли? Вам жизнь надоела… Они же там все время падают и разбиваются…

Соколов настоял на своем.

Медицинского осмотра по существу не было. Батальонный врач заявил молодому офицеру:

— Что я тебя буду осматривать?! Я знаю, что ты здоров как бык… Хочешь кончить жизнь самоубийством — твое дело!.. Только напрасно ты это делаешь… О матери ты подумал? Ее бы пожалел!

И выдал необходимое свидетельство.

6 октября 1911 года состоялось торжественное открытие Теоретических курсов авиации имени Василия Васильевича Захарова при Петербургском политехническом институте.

Можно подумать, что первое в России авиационное учебное заведение носило имя какого-нибудь крупного русского авиационного деятеля. На самом деле Василий Захаров был не русским, а греком, английским подданным, сэром Базилем Захаровым, богатейшим фабрикантом оружия, Русский профессор-метеоролог, приехав в Лондон, уговорил этого мультимиллионера пожертвовать на оборудование курсов в столице России двести тысяч рублей — сумму по тем временам немалую. Курсы разместились в трехэтажном здании, здесь были аудитории, лаборатории, мастерские и даже редкая тогда аэродинамическая труба.

На курсы вербовали главным образом офицеров — саперов и артиллеристов, людей технически подготовленных. Но желающих было так мало, что принимали и пехотинцев и кавалеристов. Один из соучеников Соколова — кавалерийский ротмистр считал ниже своего достоинства изучать мотор — для этого есть мотористы. На экзамене ему указали на один из цилиндров и спросили:

— Что происходит в этом цилиндре?

Ротмистр, подумав, ответил:

— Здесь работают газы!

Инструктор, посмотрев на него с недоумением, провернул еще раз мотор и, еле сдерживая смех, спросил:

— А здесь?

Ротмистр подумал, подумал и сказал:

— Здесь тоже работают газы.

Он искренне негодовал, что его не допустили к пилотскому экзамену:

— Ведь я летаю уже, а моторы чинить никогда не буду! Ко мне придираются, и я буду жаловаться!

Из петербургской «теоретички» Соколов попал в Севастопольскую школу. Отдел Воздушного флота, в ведении которого находились две авиационные школы — в Севастополе и Гатчине (под Петербургом), не утруждал себя заботой о правильном обучении будущих летчиков. Инструкторы еще сами учились и летать и преподавать. Каждый из них проводил учебные полеты по своему усмотрению. Курсанты за время обучения находились в небе 3–4 часа. Школа выпускала летчиков, умевших кое-как держаться в воздухе и с грехом пополам взлетать и садиться.

Так Соколов учился в Севастополе.

Точно так же, по его словам, в Гатчине учился Нестеров.

Двадцатидвухлетний артиллерийский офицер Нестеров не без труда добился в 1912 году разрешения пройти курс в Гатчинской летной школе.

Он уже имел некоторый опыт: поднимался на воздушных шарах.

Во время отпуска в родном Нижнем Новгороде с помощью товарища построил планер.

За короткий срок Петр Николаевич стал первым по успехам учлетом. Учился летать он на аэроплане «фарман-IV», который французские пилоты остроумно прозвали «клеткой для кур». Эти аппараты летали с «бешеной» скоростью — 45 километров в час. «Фарман» был биплан, то есть имел две несущие поверхности и толкающий винт.

По нынешним временам самолет выглядел совершенно дико. Представьте себе продолговатую рамку, сколоченную из деревянных брусков. Одним концом эта рамка закреплена на нижнем крыле. На другом конце, вынесенном далеко вперед, находится сиденье летчика — нечто вроде стула с невысокой спинкой. Справа от летчика торчит палка с прикрепленными к ней проволоками. Это ручка управления, по определению французских пилотов — «ручка метлы». Ноги летчика упираются

в короткую тонкую планку, вращающуюся на болте. Это — руль поворота. А под летчиком и кругом — пустота. Он, можно сказать, висит в воздухе. Выше двухсот метров эта «клетка для кур» не поднималась. За приборами во время полета наблюдать не приходилось. Был только один прибор — стаканчик, в котором пульсировало масла Пульсирует — значит мотор смазывается.

Первая «мертвая петля»

…Выпускники авиационных школ прикомандировывались к воздухоплавательным ротам, стоявшим в Киеве, Петербурге, Севастополе и Чите. Соколов был направлен в Киев, где формировалась Третья авиационная рота. В ней было четыре отряда, или, как теперь называют такие подразделения, эскадрильи, по пять самолетов в каждой. Вскоре в роту прибыло пополнение — летчики, окончившие Гатчинскую школу. Среди них — Нестеров.

Соколов служил в девятом отряде. Штабс-капитан Нестеров был назначен командиром одиннадцатого отряда. Для всех отрядов был общий аэродром, ангары и мастерские, у летчиков — одно офицерское собрание. Соколов ежедневно встречался с Нестеровым. Молодые летчики подружились.

Нестеров, Соколов и их сослуживцы уже в отряде, кружась над аэродромом, доучивались летать.

Нестеров, по общему признанию, летал лучше, «чище» других. В то время летчики делали повороты в воздухе без всякого наклона. Даже незначительный крен в пять-семь градусов при поворотах считался опасным и был запрещен. Не только новички, но и бывалые инструкторы — «боги аэродрома» — боялись чуть-чуть накренить самолет. Было принято производить развороты «блюдечком», или «блинчиком», то есть в строго горизонтальной плоскости. При разворотах самолет заносило в сторону, как сани на скользкой ледяной дороге, и это часто кончалось катастрофой.

Наблюдая за полетами товарищей, Нестеров пришел к выводу, что так летать нельзя.

— Велосипедист или конькобежец, — говорил Нестеров, — наклоняется в ту сторону, куда поворачивает, иначе он свалится в противоположную.

Случай помог летчику доказать, что он прав.

Нестеров вылетел с аэродрома на незнакомом ему «ньюпоре». Самолеты «ньюпор» стали прибывать в Россию из Франции в 1912–1913 годах. Системы управления на «фармане» и «ньюпоре» были совершенно разные. «Ньюпор» развивал скорость до ста километров и обладал отличными летными качествами. Нестеров по достоинству оценил его позднее, а в тот день по успел он подняться, как услышал глухие перебои в моторе. Через минуту вспыхнул бензин в трубопроводе. Нужно было в какие-то доли секунды принять решение. Вокруг домишки городской окраины. Сесть некуда. Еще мгновение — и самолет обрушится на какой-

нибудь дом. Высота незначительная, скорость катастрофически убывает, а самолет горит. Нестеров резко накренил «ньюпор», сделал крутой разворот и осторожно спланировал на аэродром. Пожар быстро потушили огнетушителями, а искусного пилота все горячо поздравили.

Нестеров так решительно и ловко вышел из, казалось бы, безвыходного положения лишь благодаря уверенности в том, что надо делать крен при разворотах. Без быстрого и крутого виража он не дотянул бы до аэродрома.

Но летчик мечтал о большем. Он знал, что в знаменитой книге «О парении птиц» профессор Николай Егорович Жуковский теоретически обосновал возможность осуществления «мертвой петли». Еще в авиационной школе Нестеров задумал сделать в воздухе замкнутый круг в вертикальной плоскости.

Он написал ученому письмо. Завязалась переписка, потом они встретились лично. Перед тем как сделать «мертвую петлю», летчик посоветовался с профессором, и Николай Егорович рассказал ему, какие условия необходимы для выполнения этой фигуры высшего пилотажа.

Раздумывая о будущей своей профессии, Нестеров пришел к убеждению, что фигуры высшего пилотажа нужны, что без них нельзя будет воевать в воздухе.

Соколов вспоминает: Нестеров горячо доказывал, что авиация может быть использована во время боевых действии не только как «глаза армии», но и как «оружие, разящее сверху».

— Летчик, который овладеет фигурами высшего пилотажа, будет подобен соколу в воздушных сражениях, — говорил Нестеров. — А неумеющий придавать самолету любое положение уподобится неуклюжей вороне! Вот, к примеру, «мертвая петля»…

— Брось ты эту дурацкую затею, — посмеивались над ним летчики. — Нелепая идея. Как ты ее собираешься осуществить?

— Я наберу высоту около тысячи метров, — объяснял Нестеров, — и разгоню самолет вниз. Когда скорость будет достаточной, возьму на себя ручку руля, и самолет начлет делать поворот в вертикальной плоскости. Сначала он приподнимет нос, а затем повернется вверх колесами…

— Ты выпадешь в этот момент, — отвечали товарищи.

— Нет, — возражал Нестеров. — При всяком криволинейном движении самолета образуется центробежная сила, Она и удержит меня на сиденье. Вот и профессор Жуковский так считает…

Горячие споры возникали чуть ли не ежедневно.

…Соколов хорошо помнит знаменательный для истории авиации день 9 сентября 1913 года. Он был тогда цензурным по

части. Летчики сидели за обеденным столом в офицерском собрании. Был здесь и Нестеров. Он просматривал французский журнал.

— Слушайте, господа! — вдруг воскликнул Нестеров, — француз Пегу сделал в воздухе фигуру сверху вниз, в виде латинской буквы «8». Корреспондент рассказывает интересные подробности. Летчик-испытатель фирмы Блерио Адольф Пегу испытывал парашют. Благополучно спускаясь на парашюте, он увидел, что его самолет с неработающим мотором не только не падает камнем на землю, а продолжает лететь, иногда перевертывается вверх колесами, а потом опять выравнивается. Пегу сообразил, что можно, находясь в самолете и управляя им, перевернуться вниз головой, а потом снова выровнять машину. Когда он рассказал об этом хозяину фирмы, известному конструктору и летчику Луи Блерио, тот воскликнул: «Да вы с ума сошли! Это — бред безумца!» Но Пегу настоял на своем. Привязавшись ремнями, он перевернул самолет вверх колесами, а затем перевел в отвесное положение. Конечно, он молодец, но это — не «мертвая петля». — Петр Николаевич вскочил и стукнул кулаком но столу. — Довольно ждать! Пора действовать! Поехали на аэродром.

На аэродром были приглашены представители Киевского общества воздухоплавания. Они должны были удостоверить факт удивительного полета. На зеленом ноле собралось много народу. Все ждали обещанную «мертвую петлю», хотя мало кто верил в возможность ее выполнения.

В шестом часу вечера, немного волнуясь, Нестеров сел в «ньюпор», тщательно проверил мотор и оторвался от аэродрома. Летчик осторожно описал круг на малой высоте и, убедившись, что все в порядке, пошел вверх.

Через несколько минут самолет находился на высоте тысячи метров. Нестеров посмотрел вниз. В стороне лежал Киев, ярко горели купола церквей и монастырей. А вот, почти под самолетом, маленький домик, где живет его семья.

Медленно плывут тени высоких облаков. Петр Николаевич наметил по земным ориентирам направление, убрал газ и решительно нажал ручку вниз. С воем и визгом тросов, поддерживающих хрупкие крылья, самолет помчался к земле.

На высоте 600 метров Нестеров выровнял самолет, затем поднял его и положил на спину.

А на аэродроме в это время люди с волнением следили за полетом:

— Смотрите — берет разгон!

— Пикирует!

— Снова включил мотор!

— Переворачивается на спину… Боже ты мой! Летит вверх колесами…

Неожиданно вскрикнул механик унтер-офицер Нелидов. Он толкнул другого механика Руденко и прошептал:

— Ты запер ящик с инструментами?

— Не помню, — растерянно ответил тот.

— И я тоже не помню, — с отчаянием прошептал Нелидов. — Эх, ты!..

Оба с тревогой смотрели в небо. Инструменты могли рассыпаться по фюзеляжу и заклинить управление, да и в винт могли попасть.

В это время самолет перешел в пике. Летчик снова убрал газ и, вернув машину в нормальное положение, спиралями пошел на посадку и приземлился у своего ангара.

Первая в мире «мертвая петля» была выполнена.

Зрители бежали навстречу. Они вытащили Нестерова из кабины и принялись качать его.

— Русской авиации — слава! — кричали они. — Нестерову — слава!..

Торжествовали и механики, но у них был немного виноватый вид.

— Ваше благородие, — сказал Нестерову Руденко, улучив минутку среди общего шума. — Ничего не высыпалось? Все инструменты целы?

— Так вы что же, — строго спросил летчик, — забыли закрыть ящик?

— Виноваты, ваше благородие, кажется так…

Нестеров нахмурился. Но тут ему пришла в голову мысль, которая обрадовала его. Петр Николаевич весело улыбнулся:

— Вот видите, как действует центробежная сила? Даже инструменты не высыпались!

Так русский военный летчик Петр Николаевич Нестеров первым в мире «оживил» «мертвую петлю». Это было выдающееся событие в истории мировой авиации. Именно петлей Нестерова был открыт путь к фигурам высшего пилотажа, необходимым для маневрирования в воздушном бою.

Однако не сразу «мертвая петля» принесла Нестерову славу и признание. Один генерал даже заявил корреспонденту газеты:

— В этом поступке больше акробатики, чем здравого смысла. «Мертвая петля» Нестерова бессмысленна и нелогична… Он был на волоске от смерти и с этой стороны заслуживает даже порицания и наказания… Мне лично кажется, что будет справедливо, если Нестерова, поблагодарив за смелость, посадят

на тридцать суток под арест…

Только возмущение общественности и особенно молодых летчиков, преклонявшихся перед умом и отвагой Нестерова, спасло его от «благодарности» начальства.

Но и в те годы нашлись в русской военной авиации люди, которые понимали значение опыта Нестерова. Военный инженер генерал Александров вскоре разрешил Петру Николаевичу показать разработанную им «мертвую петлю» в других авиационных отрядах.

Узнав о выдающемся полете Нестерова, товарищи его по Гатчинской школе прислали телеграмму. Они писали, что преисполнены гордости «как россияне и военные, что земля русская имеет в своих рядах столь сильного и отважного завоевателя воздуха».

Киевское общество воздухоплавания присудило Нестерову золотую медаль.

Бензин багажом

— Вы удивитесь, наверное, — говорил мне Соколов, — что не было тогда в армии никакой программы подготовки летчиков к войне. Никаких указаний и инструкций на этот счет мы не получали. Летчики летали когда и сколько хотели. Все зависело от инициативы начальника отряда. Только командир одиннадцатого отряда штабс-капитан Нестеров выработал методику и план обучения искусству пилотажа и разведки и осуществлял их на практике.

Нестеров каждодневно оттачивал «новое оружие» армии.

— Я считаю, — говорил он, — что авиация не будет надежной помощницей армии до тех пор, пока мы не сможем летать куда хотим и когда хотим. От тренировки, которую мы изо дня в день проводим над своим аэродромом, толку мало. Нужно научиться летать на дальние расстояния и в плохую погоду.

В мае 1913 года поручик Виктор Георгиевич Соколов перелетом по маршруту Киев — Чернигов — Киев открыл серию дальних перелетов военных летчиков. Два месяца спустя состоялся первый в мире групповой перелет под командованием Нестерова.

Нестеров и сам совершил ряд дальних перелетов. Об одном из них автору рассказывал его спутник — бортмеханик Нелидов, намного переживший своего командира.

Советские люди знают, как проводились дальние перелеты в нашей стране. Назначалась правительственная комиссия. Создавался штаб перелета. Специалисты готовили самолет. Врач следил за состоянием здоровья экипажа.

Когда Нестеров задумал перелет от Киева до Петербурга в течение одного дня — от восхода до захода солнца, — ему дали разрешение, а дальше — поступай как знаешь.

На маршруте Киев — Петербург нигде не было ни аэродромов, ни мало-мальски оборудованных посадочных площадок. Негде было заправиться авиационным бензином и смазочным маслом. Баки на самолете «ньюпор» были небольшие, в пути обязательно придется пополнять запас горючего.

Нестеров нашел остроумный выход. Он выбрал три подходящие для посадки площадки, — вернее, три более или менее ровных поля около маленьких железнодорожных станций — Быхов, Городок и Дно.

На эти станции летчик заблаговременно отправил «багаж» — бочки с авиационным бензином и касторовым маслом, которое употреблялось тогда для смазки моторов, — а багажные

квитанции положил в карман.

Дождавшись попутного ветра, вылетел из Киева в 3 часа 30 минут 24 мая 1914 года. По дороге Нестеров и Нелидов приземлялись около станционных зданий, получали по своим накладным бензин и вновь продолжали путь. В 21 час 35 минут самолет опустился на Гатчинский аэродром.

Этим перелетом Нестеров установил мировой рекорд дальности и продолжительности полета.

А вскоре он совершил первый беспосадочный перелет из Москвы з Петербург. За пять часов пролетел свыше 600 километров. Это тоже был выдающийся рекорд.

В Петербург отважный летчик прилетел 24 июля 1914 года. Через неделю Россия вступила в мировую войну.

Самолет идет на таран

В первый период войны на самолетах не было пулеметов. Летчики и наблюдатели были вооружены лишь пистолетами. Самолеты поднимались в небо только для разведывательных полетов. Были «глаза», но не было «оружия».

Один из летчиков отряда Нестерова жаловался ему:

— Встретился мне немец в воздухе. Он шел в наш тыл. Но что я мог ему сделать? Погрозил кулаком, и все…

Нестеров придумывал один за другим способы использования самолета для боя. Вместо авиационных бомб он пробовал бросать артиллерийские снаряды. Потом привесил к самолету длинный трос с грузом, которым надеялся опутать винт неприятельского воздушного корабля, пролетая перед его носом. Приспособил к хвосту своего самолета большой нож, чтобы им вспарывать оболочку дирижаблей и наблюдательных воздушных шаров. Правда, использовать все это в бою не довелось.

Наконец, Нестеров пришел к мысли, что таран — самое надежное средство воздушного боя.

Соколов рассказывал мне, что еще до войны Нестеров развивал перед летчиками свою идею тарана. Он предусматривал два варианта: первый — самолет ударяет в хвост противника и винтом ломает руль высоты, второй — ударом шасси отламывает несущие плоскости.

— Смелость, верный глаз, твердая рука — и победа твоя! — говорил Петр Николаевич.

Никто из сослуживцев не сомневался, что Нестеров, как всегда, доведет свою мысль до конца и, выбрав удобный момент, таранит противника. Такой момент наступил 8 сентября 1914 года.

…Третья авиационная рота стояла в Жолкиеве. Летчики разместились в старинном замке, принадлежавшем, по редчайшему совпадению, барону Розенталю, тому самому летчику, которого таранил Нестеров. Сам он занимал спальню Розенталя и спал на его кровати.

Как вспоминает Соколов, накануне трагического боя у Нестерова произошел неприятный разговор с генерал-квартирмейстером армии Бонч-Бруевичем. В вестибюле замка генерал, остановив группу летчиков, сказал Нестерову:

— Вот Розенталь все летает, а вы только на него смотрите.

— А что мы можем сделать?

— Напасть на него!.. Дать бой!.. Мы на войне, не на маневрах!

— Но у нас безоружные машины, что можно сделать с

пистолетами?

— Это отговорки! Надо придумать способ атаки. Просто боитесь, не хотите рискнуть!

— Хорошо!.. Мы примем меры п прекратим полеты австрийца.

— Какие же вы меры примете? — насмешливо спросил Бонч-Бруевич. — Ведь это слова!

— Я даю вам честное слово русского офицера, ваше превосходительство, что австриец перестанет летать, — воскликнул оскорбленный Нестеров.

— Помните, капитан, честным словом русского офицера нельзя бросаться!

— Я, ваше превосходительство, никогда не давал повод обвинять меня в легкомыслии. Разрешите идти?

— Ну, ну, посмотрим. Можете идти!

Летчики вышли из замка и накинулись на Нестерова:

— Как ты мог давать такое слово? Хочешь таранить австрийца? Ведь погибнешь!

— Давай атаковать его вдвоем, — сказал Соколов. — Будем делать вид, что хотим таранить его сверху, прибьем к земле и заставим сесть.

Нестеров с ним согласился.

Но на следующий день он вылетел один.

Соколов достает из папки номер газеты «Русские ведомости». В нем напечатана корреспонденция, написанная им пятьдесят один год назад по свежим следам события:

«…Я был в городе Жолкиеве в то время, когда показался австрийский аэроплан. Обыкновенно они летают высоко — около двух тысяч метров. Тут же австриец шел на высоте 900—1000 метров. Медленно и плавно он сделал круг над городом и начал делать второй.

Нестеров уже сидел в автомобиле и собирался уезжать с аэродрома, когда показался аэроплан противника. Соскочив с автомобиля, Петр Николаевич приказал выкатить аппарат для вылета и поднялся в погоню за «альбатросом».

Австриец в это время шел над городом, прямо на запад, слегка забирая высоту. Очевидно, он увидел все, что ему было нужно. Нестеров же на своем быстроходном «мора-не» обходил город с южной стороны и, быстро поднимаясь, шел наперерез австрийцу, как охотник идет наперерез волку. «Моран» быстро догонял австрийца, поднимаясь все выше и выше. Вот они уже на одной высоте. Вот уже Нестеров выше противника и делает над ним круг… Уйти от быстроходного «морана» было невозможно. Он зашел сзади, догнал австрийца и, как сокол бьет неуклюжую

цаплю, так и Нестеров ударил противника. Сверкнули в воздухе белые крылья «морана», и он врезался в австрийский аэроплан. Через мгновение аппарат уже летел вниз мотором, медленно кружась вокруг продольной оси. «Планирует!» — крикнул кто-то, но я, как специалист, видел, что такое падение смертельно. Австриец после удара момент еще держался. «Неужели напрасная жертва?» — мелькнуло у меня в голове. Но вот громоздкий «биплан» медленно повалился на левый бок, потом перевернулся носом вниз и стал стремительно падать. Более тяжелый, он быстро перегнал «морана» и упал первым…»

Соколов вскочил в автомобиль и помчался к месту катастрофы. Нестеров с пробитой головой лежал шагах в двадцати от обломков самолета. Австрийский самолет упал в болото. Около него нашли трупы унтер-офицера и лейтенанта Розенталя,

Весть о первом воздушном бое, проведенном русским военным летчиком, быстро распространилась по всему миру. В армиях воюющих стран стали изучать методы воздушного боя Нестерова. Германский император Вильгельм, узнав об этом подвиге, издал приказ по своей авиации. В нем была такая фраза: «…я желаю, чтобы мои авиаторы стояли на той же высоте проявления искусства, как это делают русские».

Но на всем протяжении первой мировой воины ни один немецкий, английский или французский летчик не рискнул повторить таран Нестерова.

В боях Великой Отечественной войны врага таранили двести советских летчиков, семнадцать человек таранили по два раза, летчик А. Хлобыстов применил таран трижды, а Б. Ковзан — четырежды.

Память о героях жива…

Имя Нестерова вписано в летопись мировой авиации. В 1960 году был учрежден переходящий международный приз «Кубок имени основоположника высшего пилотажа русского летчика Петра Николаевича Нестерова».

9 сентября 1964 года, по знаменательному совпадению, как раз в тот самый день, когда Нестеров, выполнив свою «мертвую петлю», положил начало высшему пилотажу, кубок его имени завоевали советские летчики-спортсмены. Чемпионат по высшему пилотажу происходил в Испании, близ города Бильбао, на берегу Бискайского залива. Правнуки Нестерова доказали здесь, что они лучшие асы мира. И правнучки тоже не отстали. В состязании женщин — мастеров высшего пилотажа лучшими оказались советские летчицы.

Советское правительство отметило намять о Нестерове переименованием Жолкиево, около которого произошел исторический воздушный бой, в город Нестеров…

В музее Центрального дома авиации рядом с портретом Петра Николаевича Нестерова висит фотография молодого офицера с мужественным, открытым лицом, в примятой сверху и чуть сдвинутой набок фуражке. Взгляд его больших глаз сосредоточенно спокоен. Над левым карманом гимнастерки — Георгиевский крест. Это Евграф Николаевич Крутень — замечательный продолжатель дел основоположника высшего пилотажа и боевого применения авиации.

Однажды вместе с Валерием Павловичем Чкаловым я остановился перед портретами первых воздушных бойцов.

— Они по праву висят рядом, — сказал Чкалов. — Мне кажется, что для русской авиации Нестеров и Крутень то же, что Пушкин и Лермонтов для русской поэзии. Я у Крутеня учился летать. Знаешь, что он считал первой задачей военного летчика? «Истребление воздушного противника везде, где его можно найти». Я хорошо запомнил эти слова.

Чкалов очень интересовался боевой деятельностью Евграфа Крутеня, но знал о нем лишь понаслышке да по некоторым его печатным работам.

Мне посчастливилось больше. Виктор Георгиевич Соколов был сослуживцем Крутеня. Он рассказал мне все, что помнил:

— Как и Петр Николаевич, Евграф Николаевич служил в артиллерии и долго хлопотал о том, чтобы его послали в летную школу. Все рапорта начальство возвращало с неизменной резолюцией — «отказать». Однако Крутень настаивал на своем и,

получив очередной отказ, садился писать новый рапорт. В конце концов эта завидная настойчивость дала результаты. Генерал, от которого сие зависело, понял, что не сломить упорство молодого офицера, и разрешил перевод в авиационную роту…

8 сентября 1913 года в Киев прибыл новый офицер для подготовки на роль летчика-наблюдателя. На следующий день Крутень, вместе со всеми нами, прямо из офицерского собрания поехал на аэродром, откуда Нестеров пошел в свой знаменательный полет. Восторженно следил он за тем, как была совершена первая «мертвая петля».

Соколов вспоминает, что вначале Крутень был назначен в девятую роту, но вскоре добился перевода в одиннадцатую, которой командовал Нестеров.

— Они стали неразлучными друзьями, — говорит Соколов. — Оба были энтузиастами летного дела. И в характерах их много было общего — настойчивость, бесстрашие, умение анализировать сегодняшние дела и заглядывать в завтрашний день.

Нестеров по-отечески заботился о молодом офицере. Крутень стал его падежным помощником в разведывательных полетах. Сведения, доставляемые ими, были всегда точными и достоверными. Под руководством Нестерова Крутень прошел замечательную школу пилотажа. И когда в начале первой мировой войны Крутень попал все-таки в авиационную школу, он очень быстро стал отлично летать.

В Гатчинской школе был лишь один новый самолет, на котором можно было делать фигуры высшего пилотажа. Курсант Крутень добился разрешения подняться на этом самолете и в первый же вылет сделал на нем «петлю Нестерова».

В тот же день пришла страшная весть о гибели Петра Николаевича. Крутень очень тяжело переживал смерть своего друга и учителя.

Он послал письмо в одну из петербургских газет:

«*Так начало бою в воздухе положено. И первым бойцом явился он же, русский герой, носитель венца славы за мертвую петлю — Петр Николаевич Нестеров.*

И наверное, после удара мертвеющие губы шептали: «Мы — русские. Не нам учиться у иноземцев…»

Слава тебе, русский герой. Слава богу, что русские таковы.

Поручик Крутень».

На фронте Крутень постоянно показывал примеры храбрости и летного мастерства.

В августе 1916 года в районе местечка Несвиж Крутень напал на вражеский «Альбатрос». Воздушный бон произошел на глазах жителей Несвижа. После победы русского летчика сотни людей бросились на аэродром и стали качать героя. Вот как он сам описывал этот бой в случайно сохранившейся «Ведомости боевых полетов»:

«…Настиг неприятельский самолет и отрезал ему пути к позиции. Он пробовал прорваться, нырнул под меня. Я, пикируя на него, выпустил по нему обойму, но мимо. Сейчас же повернул за ним, переменил обойму и снова повел преследование, отрезав ему дорогу. Над м. Несвиж удалось близко подойти к нему опереди. Он снова пробовал нырнуть, но я выпустил, на пикирующем спуске в него вторую и последнюю обойму, попал несколькими пулями в жизненные части аппарата… Тогда я стал все время набрасываться на него то сверху, то спереди, заставляя снижаться. Прижав его к земле, я заметил, что у него кипит вода в радиаторе, а мотор не работает. Для меня стало ясно, что немец подбит. Он опустился у м. Несвиж и пробовал сжечь самолет, но это ему не удалось».

Сам Крутень не намного пережил Нестерова.

17 июня 1917 года он возвращался с боевого задания. Внезапно отказал изношенный мотор, самолет потерял скорость и врезался в землю. Так нелепо погиб один из самых доблестных русских летчиков.

Точно неизвестно, сколько вражеских самолетов сбил поручик Крутень на фронте. Только шесть из них упали в расположении наших войск. Говорили, что Крутень одержал более двадцати побед в воздухе. Если советский летчик сбивал такое количество вражеских машин, ему присваивали звание Героя Советского Союза.

Евграф Николаевич Крутень был не только выдающимся практиком — боевым летчиком, но и теоретиком, основоположником тактики боевых действий истребительной авиации.

Крутень первым предложил ввести боевой порядок полета истребителей «парой». Теперь наши летчики-истребители всегда летают парами. Один из них — «ведущий», другой — «ведомый». Первый, увидя вражеские машины, принимает решение о нападении, догоняет противника, атакует его. Второй все время охраняет самолет товарища.

В своей книжке «Воздушный бой» Крутень писал:

«1. Надо как можно раньше увидеть противника в воздухе. Во всяком случае надо первому увидеть, что даст инициативу в действиях и потому половину успеха.

2. Сближаться для производства самой атаки надо незаметно для противника, то есть преимущественно сзади, пользуясь лучами солнца со стороны, которую противнику естественно считать наименее угрожаемой.

3. Надо всегда перед атакой быть выше противника насколько возможно — желательно на 500–100 метров: это дает быстроту налета, внезапность и огромное моральное преимущество…»

«Да ведь под этими словами подпишется любой советский летчик-истребитель, — подумал я. — Все они придерживаются в воздушном бою правил, впервые высказанных Крутенем».

Читая, я обратил внимание на то, что многие слова, в том числе и те, которые напечатаны здесь разрядкой, легонько подчеркнуты карандашом, из книги торчат закладки.

— Кто это сделал, — спросил я, возвращая книжку Крутеня, ставшую в наши дни большой редкостью.

— Это генерал Кожедуб подчеркнул, — сказала библиотекарша Дома авиации. — Он изучал эту работу.

ПИЛОТЫ «ИЛЬИ МУРОМЦА»

Обозный на аэродроме

…В родной моей деревне Студенки мало было грамотных людей. Газет здесь не получали. Вести поступали с опозданием и сильно искаженные. И только как отдаленное эхо канонады, гремевшей за тридевять земель, где-то в Мазурских болотах, часто приходили к нам сообщения о гибели «за царя и отечество» мужей, сыновей и братьев. Но вот в 1917 году стали в Студенки возвращаться с фронта солдаты.

— Долой войну! — кричали они на сходках. — Теперь свобода… Революция!..

В Липецке большевики на митингах говорили о том. что земля должна принадлежать крестьянам, а заводы и фабрики — рабочим.

…Фронт гражданской войны приближался к родным местам. Многие из моих сверстников ушли добровольцами

в Красную Армию. Я тоже отправился в Липецкий военный комиссариат.

Там мне сказали:

— Если хочешь поступить добровольцем в Красную Армию, то дай подписку, что будешь служить шесть месяцев.

Я готов был дать подписку хоть на шесть лет. В ту пору мне было девятнадцать.

И вот, получив направление в дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец», я шагаю по аэродрому на окраине Липецка. На заснеженном поле стоят огромные двукрылые аэропланы с красными звездами, очень похожие на гигантских стрекоз. Одну такую «стрекозу» человек тридцать, ухая, заталкивают в палатку — ангар… Аэродром пересекает открытый автомобиль с какими-то военными, одетыми в блестящую черную кожу, и останавливается у маленького домика, с часовым у крыльца. Показав свое направление, в домик вхожу и я.

Встретил меня командир дивизиона Ремезюк — молодой еще, высокий, с большим красным бантом на груди. Робея, подал ему направление.

— Что, товарищ боец, вы умеете делать?

Меня назвали товарищем! Я осмелел и выпалил:

— Все… — и, увидев улыбку на лице командира, добавил — Все, что прикажете…

— А с двигателем внутреннего сгорания знакомы?

— Никогда в жизни не видел…

Вскоре выяснилось, что я умею только пахать, косить, молотить…

Ремезюк задумался. Потом еще раз улыбнулся и спросил:

— А за лошадьми умеете ухаживать, товарищ боец?

— Само собой… Могу! — ответил я и подумал: «При чем тут лошади?»

— Ну и хорошо, — сказал командир. — Будете бензин на лошади подвозить к аэропланам.

— Мне лошадь и дома надоела! — пробурчал я.

— Вот что, товарищ боец, — строго сказал Ремезюк, — зачем вы вступили в Красную Армию? Защищать Советскую республику! Так? Значит, надо делать все, что прикажут. А это очень важно — подвозить бензин к аэропланам. Без бензина пе полетишь…

— Раз важно, я согласен!

— А какое у вас образование? — спросил командир.

— Какое там образование… Три класса, да и то третью зиму не доходил…

— У нас открыта вечерняя школа для взрослых. Приказываю посещать ее, учиться, — строго сказал командир.

Так стал я обозным и школьником на аэродроме. Лошадь мне попалась неплохая, сильная, сытая — не то что старая кляча, оставленная на отцовском дворе. Днем я развозил громыхавшие железные бочки с бензином, а вечерами занимался в школе.

Учился я не только в школе. В дивизионе «Илья Муромец» все меня учили. Особенно механик Федор Иванович Грошев. Впоследствии он стал известным полярным авиамехаником и прославился своими полетами в Арктике с летчиком Бабушкиным. Но и тогда он уже считался лучшим мотористом дивизиона. Небольшого роста, коренастый, с черными усиками, он все время возился у своего самолета. Говорил так быстро, что сразу и не поймешь. Выполнив свои несложные обязанности, я все остальное время проводил с Грошевым возле «Ильи Муромца». Я подавал механику инструмент, наливал горючее в баки, поддерживал крыло, когда он пробовал мотор, чистил и мыл фюзеляж и крылья.

— Присматривайся, Миша, присматривайся! — приветливо говорил Федор Иванович. — Ты парень не из ленивых. Может, чему и научишься. Аэроплан у нас замечательный. Можно сказать, первейший в мире. Ни в одной стране нет такого чудо-богатыря…

Грошев был прав. Четырехмоторный воздушный корабль «Илья Муромец», построенный Русско-Балтийским заводом по проекту талантливого конструктора Игоря Сикорского, не имел себе равных. Это был великан с площадью крыльев в сто восемьдесят четыре квадратных метра. Скорость его достигала ста километров в час. Поднявшись в июне 1914 года с девятью

пассажирами на высоту две тысячи метров, он установил мировой рекорд грузоподъемности, а через месяц — рекорд продолжительности и дальности полета, пройдя за восемь часов семьсот пятьдесят километров.

Конструктор «Ильи Муромца» первым создал удобства для экипажа. В застекленной кабине было мягкое кресло для пилота.

«Илью Муромца» думали использовать для исследований дальнего Севера. Известный летчик Г. В. Алехнович собирался организовать экспедицию на «Муромцах» к Северному полюсу. Однако начавшаяся первая мировая война по-своему распорядилась судьбой этих кораблей.

В первые же дни войны коллектив Русско-Балтийского завода обратился с просьбой: «…Дать ему возможность практически доказать на поле битвы способность аппаратов типа «Илья Муромец» наносить неприятелю такой ущерб, какого не может нанести ни один из существующих летательных аппаратов нашего времени. Для сего завод готов предоставить военному ведомству все свои технические средства и готов взять на себя самую организацию соответственно боевого отряда».

В конце 1914 года была сформирована особая эскадра из пяти самолетов «Илья Муромец». Это была первая в мире бомбардировочная авиационная часть.

На самолете установили пять пулеметов, дававших возможность вести круговой обстрел. «Илья Муромец» поднимал двадцать пудов бомб. В первое время, пока еще не были сконструированы установки для подвески бомб и механические бомбосбрасыватели, их кидали вручную. Бомбы были маленькие, и экипажу корабля в шесть человек приходилось здорово попотеть, прежде чем весь бомбовой груз оказывался за бортом. Кроме того, на вооружении «Муромца» были металлические стрелы. Падая отвесно с километровой высоты, они пробивали насквозь всадника с конем. Неслись стрелы с душераздирающим визгом, это было как бы дополнительным средством «психической атаки» с неба.

Немецкие самолеты не вступали в единоборство с «Муромцами». Только к самому концу первой мировой войны немцам удалось сбить один-единственный русский тяжелый самолет.

Командир «Киевского»

Особенно отличился в боях один из первых командиров тяжелых воздушных кораблей — полковник Иван Станиславович Башко. Он был пилотом самолета, известного как «Илья Муромец Киевский».

Недавно найдена. «Книга полетов воздушного корабля «Илья Муромец Киевский». В ней есть запись о девяноста боевых полетах Башко за 1915–1917 годы.

Вот несколько выписок из «Книги полетов»:

«14 июня 1915 г. «Илья Муромец Киевский» после четырехчасового полета в тыл врага достиг станции Прожеварск и сбросил бомбы на пять больших составов, стоявших на путях. Громадные языки пламени и клубы дыма окутали станцию и прилегавшую к ней местность.

6 июля 1915 г. Башко одержал воздушную победу над тремя немецкими самолетами «Бранденбург». Несмотря на то что неприятельским огнем были выведены из строя два мотора «Муромца» из четырех и сделано около 60 пробоин в фюзеляже, раненый командир благополучно довел самолет до позиций русских войск…»

Полковник Башко чуть ли не первым из русских военных летчиков добровольно вступил в Красную Армию. На крыльях «Ильи Муромца Киевского» появились красные звезды.

В 1918 году, когда «Муромцы» попали в окружение белогвардейцев под Винницей, Башко сумел вырваться из плена и перелетел на своем корабле в расположение частей Красной Армии.

Мне не довелось служить вместе с красвоенлетом Башко, но я слышал рассказы очевидцев. Все они восхищались его бесстрашием в небе и скромностью на земле.

Кончилась гражданская война. Советское правительство разрешило уроженцам зарубежных стран выехать на родину. Рига стала закордонным городом и латыш Башко «лицом иностранного происхождения». По настоянию жены он уехал к родным. В буржуазной Латвии его призвали на военную службу. Царский полковник, герои гражданской войны стал генералом Латвийской республики п командующим ее военно-авиационными силами.

Генерал Башко был всегда дружественно настроен к Советской стране, за которую на заре ее существования так самоотверженно сражался. Он боролся за улучшение отношений между двумя странами-соседями. Престарелый генерал незадолго до смерти активно участвовал в свержении антинародного

режима в Латвии в 1940 году п горячо приветствовал в Риге своих бывших братьев по оружию — советских воинов. Он умер накануне Отечественной войны.

…После Октябрьской революции из уцелевших «Муромцев» был создан дивизион воздушных кораблей. Командовал им выдающийся красвоенлет Алексей Васильевич Панкратьев. Он подготовил несколько новых командиров тяжелых кораблей, в том числе и Алексея Константиновича Туманского.

Братья-авиаторы

Помнится, мы стояли в Сарапуле, привольно разместившись в зданиях бездействовавшего винокуренного завода, когда прибыл к нам новый летчик — Алексей Туманский. А вскоре в дивизионе стали служить и его два брата — Сергей — младшим мотористом и Лев — помощником пулеметчика.

Туманские были сыновьями бедного дворянина-чиновника, женившегося по любви на простой, неграмотной красавице крестьянке. Кормилец большой семьи, служивший в Смоленске, рано умер, и его вдове с детьми пришлось туго. Алексей Туманский после окончания гимназии в 1915 году добровольцем вступил в авиационную роту. В боях он заслужил четыре креста, стал полным Георгиевским кавалером…

Однажды мне довелось присутствовать при рассказе Туманского о том, как с ним беседовал Ленин.

…В конце 1917 года летчик Туманский был командирован с фронта в Петроград за авиабомбами. Ему был выдан мандат, в котором указывалось, что он срочно едет к Ленину. Он вез также письмо от командира отряда Владимиру Ильичу.

Туманский показал часовому в Смольном письмо Ленину, и его провели к Председателю Совнаркома.

Владимир Ильич расспрашивал Туманского о положении на фронте, интересовался тем, па каких высотах приходится летать. Туманский сказал, что наши летают на высоте пятьдесят-сто метров, чтобы было можно для ориентировки читать названия железнодорожных станций. Владимир Ильич спросил, не опасно ли летать на такой высоте, и рассмеялся, услышав, что красвоенлеты на всякий случай подкладывают под сиденья сковородки — все-таки броня.

Ленин поинтересовался, знаком ли Туманский с воздушным кораблем «Илья Муромец». Туманский, летавший до того времени лишь на иностранных машинах, ответил, что слышал много хороших отзывов об «Илье Муромце» как о могучей боевой машине. Он рассказал Владимиру Ильичу о том, что на его участке фронта «Илья Муромец», сражаясь против семи немецких истребителей, сбил трех.

Ленин, как вспоминает Туманский, сказал:

— Значит, мы умеем и можем сами строить хорошие самолеты!

Он тогда же высказал мысль о необходимости создания специального отряда «Муромцев».

Это было осуществлено позднее.

В августе 1919 года конный корпус белогвардейского генерала Мамонтова вышел в тыл войскам Южного фронта. Создалось чрезвычайно опасное положение.

Владимир Ильич, разрабатывая мероприятия по ликвидации мамонтовского прорыва, обратил внимание военных специалистов на возможность боевых действий авиации против конницы. Ленин указывал, что «конница при низком полете аэроплана бессильна против него».

Для борьбы с Мамонтовым была создана авиационная группа особого назначения. Кроме истребительных и разведывательных отрядов, в эту группу входил дивизион воздушных кораблей «Илья Муромец».

Первым летчиком, которому довелось громить с неба наземные войска, был мой сослуживец по дивизиону — Владимир Александрович Романов.

Хорошо помню Романова в неизменной кожаной куртке с красным бантом на груди, невысокого, но, как говорится, ладно скроенного, с очень загорелым лицом и черными глазами под нависшими черными же бровями. У него была легкая, чуть подпрыгивающая походка. И весь он был какой-то стремительный, рвущийся вперед. В дивизионе Романова ценили как командира, не знающего аварий. А ведь нельзя забывать, что наши корабли были «не первой молодости» и запасных частей к ним почти не было. Баки «Муромцев» приходилось частенько заливать не чистым бензином, а суррогатом горючего, который называли почему-то «казанская смесь». О первом бое самолета с конницей сохранились воспоминания второго пилота, летавшего с Романовым, А. К. Петрова:

«Высота — тысяча метров. Видимость хорошая. Мамонтовские части мы обнаружили на привале. Тысячи полторы конников, расположенных группами, четыре батареи и обоз… Я наблюдал, какая невообразимая суматоха поднялась на земле. Люди, лошади мчатся во все стороны. Многие неподвижно вытянулись на земле.

Показываю Романову вправо, где видно крупное скопление белых, он направляет самолет туда, мы снова бомбим и обстреливаем. У противника паника, невообразимая кутерьма, мчатся в стороны лошади и люди.

В заключение мы бросаем тысячи листовок, в которых солдатам белой армии рассказывается правда о Советской власти, о нашей борьбе, о преступных замыслах белогвардейской контрреволюции и иностранных империалистических хищников. Листовки рассказывают о несокрушимой силе Красной Армии и призывают солдат белой армии переходить на сторону Красной

Армии».

В гражданскую войну примерно на каждые десять пудов бомб «Илья Муромец» брал с собой в воздух пуд листовок. Многие листовки писал Демьян Бедный. Помнится начало одной из них: «Ой, как на Кубани много белой дряни, дрянь шныряет всюду, льнет к честному люду…»

В Центральном партийном архиве находится несколько листовок, которые сбрасывали с «Ильи Муромца». Здесь же бережно хранятся и другие документы, касающиеся подразделений тяжелых воздушных кораблей. Так, например, на заседаниях Совета Труда и Обороны трижды обсуждался вопрос о снабжении бойцов дивизиона «Илья Муромец».

В трудное время голода п разрухи Ленин подписал постановление СТО: «Сотрудники дивизиона воздушных кораблей «Илья Муромец», фактически совершающие подъемно-летные и воздухоплавательные работы, должны удовлетворяться по нормам и порядку, объявленным в приказе РВСР за № 1765, а остальные сотрудники того же дивизиона на фронте — фронтовым и в тылу — тыловым продпайком».

Недавно найдена служебная книжка В. И. Ленина, выданная авиационной эскадрой № 2 тяжелых кораблей «Илья Муромец». По решению общего собрания Председатель Совнаркома был зачислен почетным членом эскадры.

Пути командиров

…Кончилась гражданская война. После демобилизации разбрелись мы кто куда. Оставшиеся в живых три самолета «Илья Муромец» стали курсировать на первой в Российской Федерации почтово-пассажирской авиалинии Москва — Харьков. Один из кораблей водил Алексей Тумайский. «Муромцы» делали по два-три рейса в неделю, перевозя из Москвы в тогдашнюю столицу Украины правительственную почту и пассажиров.

Самолеты были ветеранами, их моторы давным-давно вылетали все ресурсы. Редкий полет обходился без происшествий. Однажды в воздухе загорелся мотор на самолете Туманского. Тогда, рискуя жизнью, бортмеханик Грошев вылез на крыло и кожаной курткой сбил пламя. Корабль на трех моторах дошел до аэродрома.

Года через полтора «Муромцы» пришли в полную негодность и отряд расформировали. Фодор Иванович Грошев стал работать бригадиром по ремонту авиационных моторов. Туманский долгое время летал на линиях Средней Азии.

Довелось нам встретиться в 1936 году, когда я готовился к полету на Северный полюс. Воздушная экспедиция отправлялась па самолетах ТБ-3. Эти машины испытывал Туманский.

ТБ-3 — долгожданный цельнометаллический, четырехмоторный корабль конструкции А. Н. Туполева — был первым советским летающим гигантом. Он имел потолок 7750 метров и развивал скорость до 200 километров в час.

ТБ-3 — один из восьмидесяти трех типов самолетов, на которых поднимался в небо А. К. Туманский. Он летал тридцать шесть лет подряд!

Летчик-космонавт Андриян Николаев налетал в космосе свыше двух с половиной миллионов километров. Почти такое же расстояние пролетел на самолетах А. К. Туманский. Разница только во времени: космонавт пробыл в полете четверо суток, а летчик-испытатель более года.

Братья Алексея Константиновича — мои сослуживцы по дивизиону тяжелых кораблей «Илья Муромец» — внесли значительный вклад в отечественную авиацию. Младший — Сергей Константинович Туманский стал известным конструктором авиационных моторов, доктором технических наук, Героем Социалистического Труда. Лев Константинович Туманский — подполковник авиации в отставке.

Мы изредка встречаемся и вспоминаем минувшие годы. Иногда к нам присоединяется Федор Иванович Грошев.

Было все — и война, и гроза,
Только мы не меняли повадки:
— Как делишки, старик?
— Не робей, старина!
— Все нормально, старик!
— Все в порядке!

Не заметили мы на лету,
Как и вправду с тобой постарели.
На стремительных ИЛах, на ТУ
Молодые ребята взлетели.

Но как в наши с тобой времена,
Не меняют пилоты повадки…

При втором прокручивании пленки друзья стали тихонько подпевать:

— Как делишки, старик?
— Не робей, старина!

Подтянул припев и я:

— Все нормально, старик!
— Все в порядке!

УКРОТИТЕЛЬ «ШТОПОРА»

«Возьмите меня в школу!»

В 1922 году я получил задание привезти в часть десять комплектов нового обмундирования из Москвы.

Первый раз в жизни я ехал в такую ответственную командировку. Столица поразила меня, я стремился использовать каждый час, каждую минуту для знакомства с городом и буквально дни и ночи бродил по улицам.

Каково же было мое удивление, когда меня вдруг окликнули по имени! Я обрадовался и долго тряс руку бортмеханика из нашего дивизиона.

С первых же слов выяснилось, что он учится в Москве, в летной школе.

— Вот бы мне то же, — сказал я с невольной завистью.

— Это не так уж трудно! Пойди к нашему начальнику летной части. Он очень хороший человек. Попроси как следует: так, мол, и так — давно мечтаю. Возможно, он примет!

Через час я уже сидел па скамейке Петровского парка неподалеку от здания школы и пристально разглядывал всех прохожих: начальника в школе не оказалось, но мне сказали, что он должен скоро прийти. Я решил, что, если угадаю среди множества идущих в школу людей кто начальник, значит, будет удача. Я был очень молод и охотно положился на примету, вместо того чтобы сообразить, что, находясь на действительной военной службе, я вообще не имею права без разрешения командира определяться в какую-либо школу…

Все пошло отлично… К школе подъехал на велосипеде невысокий худощавый человек в кожаной куртке. Я так и подскочил: «Он!» Едва тот человек успел спрыгнуть с велосипеда, как я уже стоял возле него и готовился произнести речь. Но почему-то вместо речи выпалил только одну фразу:

— Возьмите меня в школу!..

От волнения даже забыл спросить, действительно ли начальник стоит передо мной. Правда, я быстро одумался и добавил:

— Ведь вы — начальник летной части школы товарищ Арцеулов?

— Я Арцеулов, — улыбнулся он.

Я молчал, потому что самое главное было сказано.

— Ну что ж… Давайте познакомимся. Пойдемте ко мне, — приветливо сказал Арцеулов.

Я решил, что «дело в шляпе». Ведь если бы он хотел мне отказать, то отказал бы сразу. А он в кабинет повел — значит…

Но это значило только то, что Арцеулов оказался действительно хорошим человеком п. несмотря на всю несуразность моего поведения, потратил довольно много времени, чтобы объяснить наивность моей просьбы.

Необычайная ласковость его тона так сильно на меня подействовала, что я даже не почувствовал отчаяния от отказа. Он спокойно и мягко помог мне спуститься с неба па землю. Мы условились, что если командир нашей части не будет возражать, то я займусь подготовкой, а через год приду снова — тогда буду принят.

На прощание Арцеулов спросил меня, долго ли еще пробуду в Москве, где обедаю, где ночую. На два последних вопроса я не мог ответить.

— Вот что, — сказал он, — пока вы еще к нам не зачислены, но так как мы уговорились, что вы безусловно придете в школу, то можете ночевать в общежитии и питаться с курсантами. — И тут же приказал приютить меня на два дня.

Находиться среди учлетов для меня было счастьем. Правда, мне пришлось пользоваться их гостеприимством лишь один день, но зато как много я узнал за это время!

Очень большое впечатление тогда произвел на меня рассказ о Константине Константиновиче Арцеулове.

Бич летчиков

Дело было вечером, после ужина. Учлеты вместе с инструкторами сидели за столом и никуда не торопились. Разумеется, меньше всех торопился я. Все знали о моем разговоре с начальником и обращались со мной по-товарищески, как с будущим учлетом…

«Героем дня» чувствовал себя Володя Сабанин.

— Мне сегодня Николай Иваныч показал, как делать виражи с переменой рулей, — восторженно говорил он. — Красота! Минут пять он меня вертел в воздухе… Потом спросил: «Ну как, понял?» — «Понял!» — говорю. «А ну-ка попробуй!» Ну, я и попробовал: затянул такой вираж, что не заметил, как сорвался в «штопор». Три витка сделал. И влетело же мне!.. Зато теперь любой вираж сделаю самостоятельно.

— Ой ли! — усмехнулся сидевший рядом с ним инструктор. — И всегда из «штопора» выйдешь?

— Конечно!

— «Конечно, конечно»! — передразнил его старый летчик. — Думаешь, это так просто… Вы, молодые люди, приходите в авиацию на готовенькое. Все разработано, проверено — учись! А в наше время дело было иначе: хорошие летчики были одновременно и конструкторами, и смелыми экспериментаторами. Многие жизнью рисковали ради того, чтобы вы теперь могли учиться безопасному полету. Вот, к примеру, наш начальник Константин

Константинович, ведь он вошел в историю авиации как укротитель «штопора»…

Учлеты удивленно переглянулись. Кое-кто подсел поближе. И тогда инструктор начал свой рассказ об Арцеулове.

…Было это перед первой мировой войной.

Самолеты тогда летали со скоростью восемьдесят пять — девяносто километров в час. Но если летчик терял скорость, самолет попадал в «штопор» и почти неминуемо разбивался. Из «штопора» редко кому удавалось выйти. Немало авиаторов, совершая боевой маневр, срывались в «штопор» и погибали. Долгое время для летчиков было неясно, почему машина вдруг начинает стремительно падать, вращаясь вокруг оси в наклонном положении.

Авиационные конструкторы, создавая новую машину, не могли с уверенностью сказать, как она будет вести себя в воздухе. Не могли они и указать причину перехода самолета в «штопор».

Каково же было изумление инструктора и курсантов

Севастопольской авиационной школы, когда Константин Константинович Арцеулов заявил, что, кажется, нашел решение проклятого вопроса и остается только проверить его на практике. Арцеулов работал тогда начальником истребительной группы авиашколы.

— Что же вы думаете сделать? — спросили его.

— А вот увидите, как я нарочно войду в «штопор» и выйду из него!

— Да ведь это равносильно самоубийству!

— Не разобьюсь, я заколдованный, — смеялся уверенный в своих расчетах летчик.

Арцеулов был очевидцем многих катастроф, происходивших из-за того, что самолет срывался в «штопор», и пришел к заключению, что причина их — потеря скорости.

Настал день, назначенный Арцеуловым для рискованного полета. Риск действительно был громадный: ведь в те годы летчики не имели парашютов и неудачный опыт вел к неминуемой смерти.

Накануне была тщательно подготовлена к полету машина Арцеулова «Ньюпор-Х1».

24 сентября 1912 года в Крыму выдался чудесный день. Полеты курсантов, обычно начинавшиеся в три часа утра, уже закончились, но на зеленом поле собралось много народу. В ярком голубом небе ни облачка… А на аэродроме

целая буря… Арцеулов идет в свой «безумный», как тогда говорили, испытательный полет. С замиранием сердца люди следили, как двукрылый «ньюпор» стал круто набирать высоту. Вот уже две тысячи метров. Мотор смолк. Самолет на секунду как бы замер на месте. Затем машина, свалившись на бок, быстро завертелась в «штопоре», по после нескольких витков свершилось чудо: самолет перестал вращаться и, перейдя в пикирующий полет, плавно выровнялся. Снова заработал мотор.

Свидетели этого полета рассказывали, что чувствовали они себя на аэродроме намного хуже, чем летчик в воздухе.

Но едва успели на аэродроме перевести дыхание, как похожий на стрекозу «ньюпор» снова взмыл вверх. На высоте двух тысяч метров машина опять замерла на месте, свалилась на бок и снова завертелась в «штопоре». На этот раз падение продолжалось дольше: пять витков насчитали изумленные зрители. Арцеулов вторично вывел самолет из смертельного «штопора» и перешел на планирующий спуск.

Так началось укрощение «штопора». Нужно было вдумчиво и кропотливо проанализировать полет, верно представить себе режим «штопора», чтобы победить его. Нужны были еще

уверенность в искусстве пилотажа, прирожденная смелость и большая любовь к товарищам, чтобы отважиться на дерзкий испытательный полет.

Константин Константинович повторил свой опыт, а затем подал рапорт начальству, предлагая ввести «штопор» в программу обучения летчиков-истребителей.

Вскоре русские военные летчики — ученики Арцеулова — стали применять «штопор» в воздушных боях первой мировой войны. Попав под огонь зенитных орудий неприятеля, летчики нарочно вводили самолет в «штопор». Обманутый противник, думая, что самолет сбит, прекращал стрельбу. Тогда отважные авиаторы выводили самолет из «штопора» и на бреющем полете уходили из зоны обстрела.

Но смелые полеты Арцеулова и его последователей еще не означали, что проблема «штопора» полностью решена. Бывало, и после его полетов летчики погибали, попав в «штопор», потому что самолеты различных конструкций по-разному вели себя во время вращательного падения. Только в конце двадцатых годов известный советский ученый Владимир Сергеевич Пышнов разработал теорию вывода самолета из «штопора».

Когда инструктор закончил рассказ, со всех сторон посыпались вопросы:

— А давно он летает?

— Сколько ему было лет, когда он совершил свои подвиг?

— Расскажите еще что-нибудь о его жизни…

И беседа продолжалась.

Кое-что из того, что рассказывал инструктор, запечатлелось у меня в памяти. Но гораздо больше узнал я позднее, когда вновь встретился с Арцеуловым и подружился с ним.

На собственных похоронах

Прапорщику Арцеулову было двадцать пять лет, когда он победил «штопор», но за его плечами было уже более десяти лет авиационного «стажа».

…Дед Кости Арцеулова по матери — знаменитый художник Иван Константинович Айвазовский. Костя пошел в деда. Еще в детство у него проявились незаурядные способности к рисованию и живописи. Но его притягивал воздушный океан. Впервые он попробовал летать, когда ему было четырнадцать лет. Кончился этот полет… пожаром.

На даче Костя Арцеулов вместе с приятелем решил соорудить воздушный шар и полетать на нем. Мальчики склеили из газетной бумаги шар, метра три в диаметре, верхушку сделали из плотной оберточной бумаги и начали наполнять его теплым воздухом. Товарищ влез на крышу сарая и держал на вытянутом шесте оболочку шара, а Костя внизу разжигал жаровню с углем. Дым стал заполнять шар, но внезапно бумага вспыхнула, упала, и Костя оказался внутри пылающего мешка. К счастью, подул ветер, горящая бумага взлетела на соломенную крышу сарая. Сарай сгорел, но Костя остался невредим.

Вскоре Костя Арцеулов стал мастерить планер. В то время мало кто в России строил планеры и летал на них. Юноша делал планер тайком от родителей из тех материалов, которые ему удавалось найти. Деревянные рейки он достал, а вот проволоки для растяжек не сумел добыть и заменил се смоленым шпагатом. Планер, построенный без точных расчетов, оказался тяжелым и малоустойчивым. Костя втащил его на один из холмов в окрестностях Севастополя и вечером при полном безветрии разбежался и прыгнул, поджав ноги. Планер не полетел.

На следующий вечер Арцеулов снова попробовал взлететь, на этот раз при ветре, но планер развалился. Однако желание стать авиатором не оставило юношу — он твердо решил научиться летать.

В 1910 году Арцеулов по совету родителей поехал в Петербург держать экзамен в Академию художеств, но поступил рабочим на недавно открывшийся авиационный завод. На этом заводе строили опытные самолеты «Россия-А» и «Россия-Б». Один из собранных самолетов оказался неудачным — плохо летал. Хозяин завода не мог его продать и, желая прослыть щедрым, отдал этот самолет в распоряжение рабочих, которые захотят научиться летать. Арцеулов, конечно, захотел.

Но с чего начинать? Константин Константинович учился

рулить по земле. Однажды, когда самолет на большой скорости бежал по снежной дорожке между сугробами, Арцеулов почувствовал, что машина вот-вот взлетит. Инстинктивно он потянул ручку на себя, и самолет оторвался от земли. Но через мгновение машина зацепилась колесами за неровный снег и скапотировала. К счастью, летчик и самолет остались целы. Вот так, самоучкой, Арцеулов начал изучать летное дело.

В 1911 году Константин Константинович Арцеулов получил диплом пилота-авиатора, отлично выдержав специальные экзамены. Теперь он с улыбкой вспоминает о них. Самым трудным испытанием: считался полет на высоту в… 50 метров. И многие проваливались на этом экзамене, не могли подняться на столь «головокружительную» высоту.

У Арцеулова сохранилась любопытная книжка «Международный воздушный кодекс», изданный в 1911 году. Это, пожалуй, первые авиационные правила. Особая статья запрещала полеты над городами, их нужно было обходить стороной. И эта мера предосторожности была совсем не липшей. Есть в этой статье любопытный параграф.

«Всякий воздушный аппарат, который собирается взлететь или спуститься на землю, должен дать троекратный сигнал трубой, свистком или сиреной». Представьте себе — летчик с трубой!

Летом 1912 года московский градоначальник отдал распоряжение:

«Отныне каждый полет разрешать только после предварительного заявления в полицию и обязательно в присутствии чина полиции…»

…В начале войны летчик Арцеулов был призван в армию, но его почему-то зачислили в кавалерию. Только после долгих хлопот ему разрешили взять в руки вместо уздечки штурвал самолета.

Первая мировая война была в разгаре. Шли ожесточенные бои. Активное участие принимали в них летчики отряда, в котором служил Арцеулов. Он летал на разведку, участвовал в бомбардировочных налетах, корректировал стрельбу тяжелой артиллерии, часто встречался в боевых схватках с немецкими асами.

Арцеулова хорошо знали солдаты п офицеры на том участке фронта, где он летал, вблизи города Луцка в Белоруссии. В течение только одного месяца на глазах многочисленных свидетелей он провел восемнадцать воздушных боев.

И вот однажды десятки вражеских самолетов пересекли линию фронта и начали бомбить штаб русской армии.

В бою врагам удалось сбить один из наших самолетов. Летчик разбился при падении, его нельзя было узнать. И по фронту пополз слух, что убит Арцеулов.

По обычаю того времени на месте падения самолета поставили крест и прибили дощечку с надписью: «Прапорщик К. К. Арцеулов. 24 августа 1916 года». Эту дощечку мне показывал Константин Константинович, он ее бережно хранит.

Труп погибшего летчика был отправлен в часть. На его похороны стали приезжать летчики из соседних отрядов. Их встречал сам «покойник» Арцеулов.

Оказалось, что подбили молодого летчика, который только накануне прибыл в отряд. Однако телеграмма о гибели известного военного летчика Арцеулова дошла до столицы, и все газеты поместили некрологи. Даже во французском журнале «Ля Аэрофиль» было напечатано: «Нам телеграфируют из Петрограда, что известный русский военный летчик Арцеулов, внук знаменитого художника Айвазовского, нашел доблестную смерть в воздушном бою…»

6 тысяч часов в воздухе

После Великой Октябрьской революции Константин Константинович Арцеулов все свои знания, энергию и опыт отдал подготовке красных военлетов. Он работал инструктором, а затем заместителем начальника по летной части Московской высшей авиационной школы. Тогда-то я и пришел к нему.

А вскоре Константин Константинович перешел на самый трудный участок летной работы — поступил летчиком-испытателем на авиационный завод. Ему довелось испытывать первый советский истребитель конструкции Поликарпова и несколько других машин. Он был назначен начальником летно-испытательной станции.

В то же время он не забыл увлечения ранней юности — планеризм. Ему не удалось полетать в детстве на даче под Севастополем, но теперь он стал летать много и удачно на безмоторных самолетах в том же Крыму.

Арцеулов был одним из зачинателей отечественного планеризма. Он основал кружок «Парящий полет» и был избран его председателем.

В краснокирпичном Петровском дворце, где помещается теперь Военно-воздушная инженерная академия имени Н. Е. Жуковского, Арцеулов и друзья, готовясь к Всесоюзному слету планеристов, строили планеры. Первый планер А-5, построенный в кружке «Парящий полет»; был конструкции К. К. Арцеулова. Он сам поднимал его в воздух в 1923 году на соревнованиях вблизи Феодосии.

С легкой руки Арцеулова, выбравшего это место для сбора, в течение десятков лет там проводились соревнования планеристов.

Арцеулов дал путевку «в авиационную жизнь» известному советскому конструктору самолетов А. С, Яковлеву, тогда еще школьнику. Он устроил его помощником к известному планеристу Анощенко, собиравшему планер собственной конструкции.

В кружке «Парящий полет» начинал свою конструкторскую деятельность и С. В. Ильюшин. Как непохожи его первые творенья — планеры «Рабфаковец» и «Москва». которые испытывал Арцеулов, на созданный им почти сорок лет спустя гигант ИЛ-62!

Арцеулов стал организатором советского планеризма. Но и этого ему было мало…

Начиналось строительство Туркестано-Сибирской железной дороги. Ее трассу прокладывали через труднопроходимые горные

хребты и песчаные пустыни. Без авиации здесь невозможно было обойтись. И Константин Константинович попросил, чтобы его направили на Турксиб. Пришлось летать в условиях туманов и песчаных бурь.

Арцеулов проводил аэрофотосъемку в разных районах страны — в песках Узбекистана, на Урале, в Западной Сибири, в лесах Удмуртии. Он летал па самолетах пятидесяти различных типов, провел в воздухе свыше шести тысяч часов.

— Можно сказать, я был летчик «па все руки», — говорил мне Константин Константинович.

— А морить саранчу с неба вам не приходилось? — спросил я.

— Чего нет, того нет. А вам?

— С этого началась моя работа летчика, — сказал я и засмеялся.

— Что вы смеетесь?

— Тогда произошел очень смешной случаи.

— Расскажите!

— Только я начну издалека…

В 1923 году я работал шофером грузовой машины на складе Промвоздуха — была такая авиационная организация в Москве. О небе я только мечтал и то не о штурвале пилота, а лишь о должности бортмеханика.

В Москве была тогда безработица. На бирже труда тысячи людей ждали любой работы. Начальник нашего склада получил приказ из управления — сократить персонал на треть. Я остался без работы.

Мне очень хотелось поступить на работу в мастерскую по ремонту авиамоторов, и я пошел — к Федору Ивановичу. Грошев охотно написал в отдел кадров, что не возражает взять меня на работу.

Окрыленный первой удачен, я помчался в управление Добролета.

Начальник отдела кадров посмотрел мои документы и ласково сказал:

— Пошлем вас работать с испытательным сроком в две недели. Сегодня же доложу о вас. За ответом приходите завтра.

Тут я совсем воспрянул духом, сел на извозчика и из управления, помещавшегося вблизи Красной площади, поехал домой, в общежитие у Петровского дворца.

На следующий день начальник отдела кадров не узнал меня:

— Что угодно?

— Вы приказали прийти за ответом насчет работы в мастерских.

— Как фамилия?

— Водопьянов!

— Да, да, вспомнил, — улыбнулся начальник, — вопрос еще не решен, приходите завтра.

Такой же ответ я получил и через неделю, и через три. День за днем, месяц за месяцем ходил я по утрам в Добролет, как на работу.

Жить было тяжело. Я не гнушался никакой работой — чинил ведра, кастрюли, вскапывал огороды в Петровском парке. Через земляка-рабфаковца познакомился со студентами и вместе с ними ходил на товарную станцию разгружать вагоны с овощами, фруктами, зерном.

…Шел шестой месяц моих ежедневных посещений управления Добролета, в отделе кадров мне все-еще вежливо предлагали зайти завтра.

Однажды я встретил начальника в коридоре. И когда он, как всегда, сказал: «Приходите завтра», я не выдержал:

— Я хожу уже полгода. И каждый раз мне говорят, чтобы я пришел завтра. Когда же наступит это «завтра»?

— Неужели прошло полгода, как вы впервые пришли ко мне? — удивился начальник. — Прямо удивительно, как бежит время… Мне нравится ваша настойчивость. Пройдите в мой кабинет.

Через пять минут с запиской, в кармане я мчался в мастерские.

Двухнедельное испытание я выдержал.

Под руководством Грошева научился ремонтировать авиамоторы, стал летать бортмехаником, а потом поступил учиться на пилота.

Когда я сдал экзамен и получил пилотское свидетельство, мне очень хотелось совершить какой-нибудь небывалый перелет. Вызывает меня тогда начальник Добролета.

— Вы, товарищ Водопьянов, у пас в Добролете научились ремонтировать моторы, стали бортмехаником, и вот теперь — летчиком. Поздравляю! Мы решили назначить вас, — тут начальник сделал паузу, и я ждал, что он назовет сейчас какой-нибудь очень дальний маршрут, — командиром отряда по борьбе с саранчой.

Вот тебе и перелет!

Отряд состоял из двух самолетов «Конек-Горбунок». Были такие машины с мотором в семьдесят пять лошадиных сил, как у автомобиля «Волга». Пилотом второго самолета был летчик Осипов — тоже из бортмехаников.

В кубанских плавнях мы выполнили свое задание,

уничтожили саранчу на площади в пятнадцать тысяч гектаров и собирались возвращаться в Москву. Накануне отъезда к нам пришла делегация из станицы Петровской:

— Завтра праздник — День кооперации. На площади будет большое собрание. Хорошо бы там показать, как вы морите саранчу!

— Что вы прикажете, людей ядом опылять?

— Нет, конечно, вы что-нибудь придумайте.

Тут меня «осенило». Я попросил привезти пятнадцать пудов извести. На следующий день я вылетел в показательный полет над станицей. Ровный шлейф из нести тянулся за самолетом.

Как на грех, на рынке была наша квартирная хозяйка. Только появился «Конек-Горбунок» и начал пылить, она как закричит:

— Это наш летчик, у меня стоит! Он саранчу ядом травит, а сейчас, видно, не знает, что у него яд сыплется… Он всех нас отравит…

На базаре началась паника. Ничего не подозревая, я спустился ниже, сделал круг над площадью, где собралось много казаков, и решил поздравить их с Днем кооперации. Я прокричал им свои поздравления, а они, не расслышав слов, поняли меня иначе: расходись, мол, садиться буду! Через минуту-другую внизу не было ни души.

Так кончился мой первый «агитполет»…

…В последние годы Арцеулов все-таки пошел по пути своего прославленного деда. Он стал художником. Много книг об авиации и летчиках вышло с рисунками К. К. Арцеулова.

Году в пятидесятом, когда я еще работал в полярной авиации, мне довелось зайти к Константину Константиновичу, к которому я с давних пор отношусь с большим уважением и любовью.

— Возьмите меня в Арктику! — такими словами встретил он меня. — Хочется полетать над льдами. Возьми с собой в экспедицию. Теперь я прошу тебя. Помнишь, как ты просил меня в двадцать втором году: «Возьмите меня в школу».

Мы оба от души рассмеялись.

— Хорошо, что ты тогда не остыл, а продолжал упорно добиваться своего! — сказал Арцеулов.

— Хорошо, что я встретил человека, который не только не осудил меня, а еще сам оказался прекрасным примером для будущего летчика, — ответил я.

ГЕРОЙ № 1

Линейный пилот

…Первого декабря 1929 года меня вызвал заместитель директора Добролета Андерс и сказал:

— Товарищ Водопьянов, мы хотим вас командировать в Хабаровск для того, чтобы открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

— Я еще молодой летчик, всего полгода вожу самолет, — удивленно ответил я, — а вы меня посылаете на такую ответственную п трудную работу.

— Вот и хорошо, что молодой. Там как раз нужны молодые и крепкие люди. — Андерс подошел ко мне, положил свою руку мне на плечо и ласково сказал: — Поезжай, Михаил, не пожалеешь… Я старше тебя и знаю, что не пожалеешь…

Мне еще тогда не приходилось летать дальше Уральского хребта, а в то время полеты на Севере пугали даже опытных летчиков. Рассказывали об огромных трудностях, которые приходилось там преодолевать первым полярным летчикам Чухновскому, Бабушкину. Понятно, что я не без колебаний принял предложение, решившее мою дальнейшую судьбу.

..В середине января 1930 года я открыл воздушную линию из Хабаровска на Сахалин. Самолет стал доставлять пассажиров из краевого центра на далекий остров за 5–6 часов. А ведь до этого на поездку от Хабаровска до Сахалина в зимнее время на лошадях и собаках вдоль замерзшего Амура, а затем по льду Татарского залива уходило но меньшей мерс тридцать суток. Каждому командированному на Сахалин выдавалось две тысячи рублей: одна тысяча на приобретение меховой одежды, другая —. па продовольствие и наем лошадей и собак. Билет же на самолет стоил 350 рублей.

Самолеты нужны были здесь как нигде.

Помнится, как, пролетая в первый раз вдоль Амура, мы увидели с высоты маленькую деревушку на высоком берегу. Это было Пермское, то самое, на месте которого несколько лет спустя вырос город Комсомольск-на-Амуре.

Отправляясь в полет, я и мои пассажиры оделись по-полярному. Мне достались очень красивые унты. Они были мне немного малы, хотя ног особенно но жали. До первой посадки — Верхнетамбовской — триста пятьдесят километров летели мы два часа двадцать минут, а у меня уже в первый час полета ноги замерзли так, что я готов был сесть куда угодно.

Первое живое существо, приветствовавшее нас, спустившихся с небесной высоты на землю, была собака. Она, видимо, выбежала

из деревни вместе с остальными жителями, но намного опередила их. Вслед за собакой показались мальчишки, бежавшие сломя голову. Потом появилась целая демонстрация с красными флагами — школьники во главе с учительницей, степенно шли взрослые.

Как только мы сели, я, не обращая внимания на приветствия, побежал, подпрыгивая, в село, забежал в первый попавшийся дом и сунул ноги в печурку. Через несколько минут пришел в себя, осмотрелся — в доме никого, все, должно быть, убежали к самолету.

Через четверть часа зашел один из моих пассажиров:

— Я видел, как ты забежал в дом… Что с тобой?

— Вам хорошо лететь в закрытой кабине, а у меня ноги закоченели. Не могу дальше лететь в этих унтах.

— А ну-ка, попробуй мои!

Померили — его унты полезли на две пары чулок. Правда, унты были старые, некрасивые, но ноги в них не мерзли.

Мотор нашего самолета все время работал на малом газе, чтобы не дать машине промерзнуть. Бортмеханик, стоя на крыле самолета, накачивал в бак бензин, который добровольные помощники черпали ведрами из бочки. Вокруг собрались почти все жители деревни. Люди щупали крылья, хвост, фюзеляж. Подростки и юноши забирались по лесенке и заглядывали в кабину. Более смелые даже посидели в кабине. Взрослые поднимали детей и давали им возможность посмотреть в «нутро» диковинной птицы.

А вот в селе Мариинском, где была предусмотренная посадка, нас встретили очень недружелюбно. Оказывается, в селе обитало немало кулаков, которые зарабатывали на извозном промысле. Они смотрели на летчиков как на опасных конкурентов.

Из Николаевска мы летели на Сахалин. Местные жители нас пугали:

— В Татарском проливе бывают неожиданные ураганы. Не только ваш самолет может изломать: пароходы и то выкидывает на берег. По четыре-пять дней пароходы штормуют в море и не могут подойти к берегу. Да и вообще Татарский пролив очень редко бывает спокоен.

— Вы же про лето говорите, — заметил я.

— Это все равно, зимой еще хуже. Выпадет снег, ровно покроет землю, а потом подует ветер и наметет высоченные надувы. Здесь ровного места не сыскать.

Работая больше года «воздушным извозчиком» на маршруте Хабаровск — Сахалин, я не раз имел возможность убедиться, что в этих предупреждениях была большая доля истины.

На Дальнем Востоке впервые скрестились летные пути — мой и Ляпидевского. Мы встретились, когда оба были молоды и выполняли ответственное задание Родины. Если бы в 30-е годы художник захотел нарисовать дружеский шарж на Ляпидевского, я бы посоветовал ему изобразить крепкого, чубатого парня, сидящего верхом на самолете. В правой руке у него шашка, левой он выжимает двухпудовую гирю, широкая грудь обтянута матросской тельняшкой, за спиной — верная спутница — семиструнная гитара. Такой рисунок отразил бы многие черты биографии и характера Анатолия.

В казачьей станице

Ляпидевский — кубанский казак, родился в станице Белоглинской. Отец его — сельский учитель, чтобы не идти воевать «за веру, царя и отечество» стал псаломщиком, а потом дьяконом и перебрался в станицу Старощербиновскую. Он изрядно пил и нередко появлялся на заутрене и молебнах, еле держась на ногах. В конце концов его выгнали из церкви. Семье незадачливого священнослужителя пришлось так туго, что Толя пошел батрачить. Ему было только семь лет. Мальчик подавал на току копны, работал на уборке кукурузы, резал подсолнух.

Как горд был паренек, когда осенью привез домой заработанное — три мешка пшеницы, по полвозу кукурузы и подсолнуха. По окончании сельскохозяйственных работ сел на школьную скамью.

Толя был мальчишкой резвым, драчливым, но одновременно мечтательным и впечатлительным. Достаточно было малейшего толчка для полета его неудержимой фантазии.

…В станице Старощербиновской остановился автомобиль, в котором ехал какой-то генерал. Вот так удивительная машина! Нужно построить такую! Толя раздобыл доски, гвозди, молоток, нашел трехколесный велосипед, сломал его и приспособил колеса. Первая личная машина Ляпидевского передвигалась, если ее сзади подталкивали мальчишки. Тогда же и произошла первая в его жизни авария. «Автомобиль» покатился под гору, налетел на дерево и рассыпался. Водитель отделался синяками и не очень сожалел о случившемся. Ему дозарезу нужны были колеса для другой технической новинки.

Попался ему тогда в руки журнал «Нива» с фотографиями танков. На одном снимке танк рушил каменную стену. Толя укрепил бревно на велосипедных колесах и таким «танком» стал таранить заборы в станице. Как его били за эти «подвиги»!

Потом «танкист» переквалифицировался в кавалериста, обзавелся пикой и стал джигитовать на соседских лошадях. Один конь рванулся, «казак» упал и вывихнул себе ногу.

Незадолго до Октябрьской революции Ляпидевский бросил школу и начал работать подручным у кузнеца. Ему хотелось сразу начать делать что-нибудь сложное, интересное, а кузнец не спешил учить его. «Я пятнадцать лет молотом шлепал, прежде чем стал мастером. Пошлепай и ты…»

Толе шлепать не хотелось, он покинул кузнеца и устроился учеником у слесаря. Это уже была солидная работа. Исполнилось тогда Ляпидевскому девять лет. Наступила зима 1917 года. В

Старощербиновской, как и повсюду на Кубани, хозяйничали белогвардейцы.

Первой ласточкой приближения красных был самолет со звездами на крыльях, низко пролетевший над станицей в 1919 году. Это был первый самолет, который видел будущий летчик. Затем из Ростова, который уже был в руках красных, каждый день стали летать самолеты.

Толя Ляпидевский мастерил модели самолетов. Летающую модель сделать так и не удалось, а нелетающие самолетики получались совсем как настоящие. Это наверняка был первый случай авиамоделизма на Кубани.

По соседству, в Ейске, организовали авиабазу. Мальчишки из станицы под предводительством Толи Ляпидевского ежедневно совершали паломничество к авиаторам. Иначе, чем паломничеством, эти походы не назовешь. Все, что касалось авиации, вызывало в их юных душах восторг. Они не могли спокойно произносить такие волшебные слова, как «пропеллер», «мотор», «бензин», «фюзеляж»! Толя бегал за авиаторами по пятам. Красные военлеты разрешали мальчишкам мыть машины, охотно рассказывали им про полеты и воздушные бои.

Станичные ребята так увлеклись авиацией, что стали даже для своих непрекращающихся драк влезать на высокие деревья. Там была уже не просто драка, а «воздушный бой»!

Но «счастье» продолжалось недолго. Летную базу из Ейска перевели.

Вскоре в Старощербиновскую прибыл революционный матросский отряд. Матросы привлекали мальчишек не меньше, чем летчики. Все они, в том числе и Толя, сделали себе татуировку — якорь на руке. Авиация была забыта: морская форма подействовала неотразимо, а рассказы матросов были еще увлекательней.

Особенно полюбился Толе матрос Кошарин с крейсера «Петропавловск». Бывалый моряк научил мальчишку петь матросские песни и аккомпанировать себе на гитаре.

В то время в округе свирепствовал белобандит Сидельников. Этот новоявленный атаман создал банду в 250 сабель и совершал частые налеты на Старощербиновскую.

Однажды бандиты ворвались в станицу и оцепили Особый отдел и тюрьму, в которой находились заложники. Взад и вперед по притихшим станичным улицам, размахивая шашкой, носился на взмыленном коне Сидельников. В помещении Особого отдела были только Кошарин и одна женщина. Они забаррикадировались. Матрос поставил пу-лемет на окно, женщина подавала ему ленты. Кошарин открыл такой

сокрушительный огонь по бандитам, что они отступили из станицы.

Весельчак и певун, Кошарин оказался героем.

Он сказал Толе:

— Учись, браток, как одному от сотни отбиваться!

«Захотелось и мне стать героем, так захотелось, что сказать не могу, — вспоминал Ляпидевский. — Решил: если придет Сидельников, я, как Кошарин, один всю его банду ухлопаю. Но, на мое счастье, Сидельников больше не приходил».

Но все-таки у Ляпидевского интерес к авиации победил увлечение, морской романтикой. Произошло это пять лет спустя.

На море и в небе

Пытливому, энергичному юноше не сиделось на месте. Все хотелось уехать куда-нибудь подальше, увидеть новое.

Проработал он полгода на маслобойном заводе, поджаривая подсолнечные семечки на огромных сковородках. В 1924 году перебрался в Ейск, где и закончил школу. Работал мотористом на дизеле. Затем стал помощником шофера автобуса..

Был Анатолий Ляпидевский парнем плотным, мускулистым, много занимался гимнастикой, играл в футбол, управлял автомобилем.

Другими словами, кому, как не ему, было пойти в летную школу, когда комсомол призвал молодежь в авиацию.

В Ростов со всего края прибыло 170 юношей, мечтавших о крыльях. Строгие комиссии отобрали из них только пять. В том числе и Анатолия Ляпидевского.

В авиационной школе в Ленинграде будущий летчик расстался с пышной шевелюрой. Свою гитару с красным шелковым бантом Ляпидевский повесил над жесткой казарменной койкой.

…Стране нужно было много летчиков и как возможно скорее. Теоретический курс, рассчитанный на полтора года, курсанты прошли за восемь месяцев. А затем школа морских летчиков в Севастополе. Для Анатолия здесь слились вместе два самых больших его увлечения — небо и море.

Прежде чем овладеть специальностью морского летчика, курсантам пришлось изучить несколько матросских профессий. На крейсере «Червоная Украина» Ляпидевский был и кочегаром, и рулевым, и сигнальщиком. Его первый морской поход совпал с маневрами Черноморского флота, на которых присутствовали видные военачальники: Ворошилов, Буденный, Якир. Все они находились на флагмане «Червоная Украина».

Когда эскадра выходила из Одесского порта, курсант Ляпидевский стоял на сигнальной вахте. К нему подошел командующий и приказал:

— Дать «Коминтерну» единицу!

По семафорному коду того времени «единица» значила — «следовать в кильватере за мной».

Ляпидевский лучше других курсантов изучил сигнальный код, но в эту ответственную минуту от волнения забыл, как надо подавать «единицу». Корабли выходили из порта, уже нужно им заворачивать в открытое море, а куда идти — ни один капитан не знает. Что делать? Как сигналится эта проклятая «единица»?

К счастью, тут подоспел старшина сигнальщиков, увидя его, Ляпидевский сразу все вспомнил.

Он лихо отмахал флажками точку и четыре тире.

…Ляпидевский учился летать у отличных инструкторов. Среди них были те, с которыми через несколько лет он стоял в одном строю героев — Василий Молоков, Сигизмунд Леваневский.

Наконец наступила долгожданная минута, когда к стойкам самолета, на котором Ляпидевский летал с инструктором, привязали красные флажки. Они показывали, что учлет идет в самостоятельный полет. Другие самолеты, которые летают в воздухе с инструкторами, должны уступать дорогу такой разукрашенной машине.

И вот мелькают под крылом белые коробочки домов, сады, синеет море. Куда хочешь, туда самолет и идет. Все прошло прекрасно: и полет и посадка. Леваневский пожал своему воспитаннику руку, поздравил его.

Почти каждый день начинающий летчик поднимался в воздух. Сначала полеты на учебной машине, затем — на боевой. Разведка. Стрельба с воздуха по наземной цели. Длительные полеты по два-три часа в Ялту и Евпаторию.

И вот курсанты, ставшие летчиками, в новеньких синих кителях и фуражках с «крабами», застыли в строю.

Зачитывается приказ Реввоенсовета республики о присвоении им звания командиров Рабоче-Крестьянского флота. Это было 2 июля 1929 года.

Вскоре недавний учлет сам стал учить будущих нилотов. Ляпидевский вернулся в Ейск, куда бегал босоногим мальчишкой, чтобы посмотреть самолеты. Теперь он прибыл сюда как инструктор новой школы морских летчиков.

Весной 1933 года Ляпидевский демобилизовался и перешел на работу в гражданскую авиацию. Его направили рейсовым летчиком на Дальний Восток.

Ляпидевскому было легче, чем мне. Он летал уже но оборудованной трассе, без всяких приключений и аварий, доставлял почту и пассажиров из краевого центра па Сахалин. Летал он и в северную часть Сахалина, па нефтепромыслы в Охе.

Вначале ему нравилась линейная служба, привлекали незнакомые места, встречи с людьми. Потом облетанная «от куста до куста» трасса надоела. Рейсовый пилот заскучал. Ему не терпелось сделать что-нибудь замечательное, удивительное, что до него никто, никогда не делал. Подвиг? Нет, просто что-нибудь очень нужное Родине. Ляпидевского неудержимо тянуло туда, где потрудней.

Самым трудным для полетов местом были тогда необозримые просторы Дальнего Севера. И самолет был здесь особо желанным, но пока еще редким гостем.

Об Арктике Ляпидевский не имел ни малейшего понятия. Но рассказы побывавших там летчиков настолько увлекли, что он отправил письмо в Главное управление Северного морского пути с ходатайством о переводе его в полярную авиацию.

Летная работа в суровых условиях Арктики не для одного Ляпидевского была уравнением со многими неизвестными. Жестокие морозы, частая многодневная пурга, отсутствие ориентиров в ровной снежной пустыне, почти полное безлюдье — все это делало необыкновенно сложным и в то же время романтическим труд полярного летчика.

На громаднейшей территории Чукотского полуострова свободно бы разместился десяток малых и средних европейских государств, а жило здесь около пятнадцати тысяч чукчей и эскимосов. Вдоль северного побережья тянулась редкая цепочка крохотных селений, разбросанных на десятки, а иногда и. сотни километров друг от друга. У моря было сосредоточено две трети всего населения Чукотки, промышлявшего морского зверя. Шкуры моржа, тюленя, нерпы — это крыша над головой и одежда, мясо — единственный продукт питания, жир — освещение и отопление жилищ.

В глубине полуострова, в тундре кочевники. Их богатство — олени и пушной зверь.

Горные хребты были здесь очень приблизительно нанесены на карты без указания высоты вершин.

Связь Чукотки с внешним миром поддерживалась через две-три радиостанции.

Ни одной регулярной авиалинии, конечно, на Чукотке не было, а эпизодические перелеты считались большой редкостью. Средством сообщения летом служили баркасы, а зимой — ездовые собаки.

Самолет не доходит до цели

В октябре 1933 года он получил важное задание — вывезти людей с трех кораблей, зазимовавших во льдах. Для этого надо было сначала на пароходе доставить два самолета АНТ-4 из Владивостока в бухту Провидения, собрать их там и перебросить дальше на север. Ляпидевского выбрали для выполнения этой сложной задачи, вероятно, потому, что он уже летал на двухмоторных самолетах и у него не было за все время службы в авиации ни одной аварии.

В бухте Провидения, которую ограждают два хмурых, лишенных всякой растительности мыса, судовая «стрела» подала на лед части машин. Тут же на льду их скрепляли, приходилось спешить — светлого времени было не больше двух часов.

В бухте Провидения в конце ноября Ляпидевский узнал, что пароходу «Челюскин», по-видимому, не выбраться из льдов. Они вцепились в него мертвой хваткой. Стало ясным, что и с «Челюскина» придется снимать людей. Это поручили Ляпидевскому.

Несколько раз Ляпидевский пытался долететь до Уэлена, а оттуда к затертому льдами кораблю. Каждый полет приходилось прерывать в пути и возвращаться обратно из-за неисправности моторов. Механики, как и командир корабля, новички в Арктике, но знали, как заставить капризные моторы бесперебойно работать при низкой температуре. Они изучили Север, можно сказать, обмороженными лицами, ссадинами на руках, решением очень простых повсюду, но головоломных здесь задач. Как подогреть воду для моторов? Не сразу сообразили брать для этой цели две пустые железные бочки из-под бензина. Этот «титан» топили плавником, обильно поливая его машинным маслом. Вода на сорокаградусном морозе грелась так медленно, что порой удавалось запустить один мотор, а на второй уже не хватало светлого времени. День был короткий — казалось, солнце только вспыхнет над сопкой и тут же спрячется за горизонт. А до Уэлена лететь два с половиной часа.

И все же Ляпидевский сумел долететь до Уэлена. Это был его первый полет на Севере.

Дважды пытался АНТ-4 пробиться сквозь пургу и туманы к терпящему бедствие кораблю. И опять подволн проклятые моторы. По недостатку арктического опыта, Ляпидевский пошел в полет в открытой кабине, без меховой маски, а стоял мороз градусов 35. От леденящего ветра слипались веки. Заболело лицо, сдернул с руки перчатку, приложил ее к щеке. Ветер вырвал

перчатку п бросил за борт. Голод рукой не поведешь самолет, у которого к тому же начал подозрительно хлопать левый мотор. Стиснув зубы от боли, Ляпидевский повел самолет на посадку. Сел около полузасыпанных яранг… У него оказались отмороженными нос и щеки. Почерневшая кожа горела, кровоточила.

Кончился сжатый воздух в баллонах, а без них мотора не запустишь. Сидеть и ждать, пока подвезут новые из бухты Провидения, когда это будет? Бездеятельное ожидание не в характере Анатолия Ляпидевского. Чувствуя себя прескверно, с, забинтованным лицом, он отправляется на собаках ко второму самолету АНТ-4, находившемуся в бухте Провидения.

Каюр — погонщик собак, попался Ляпидевскому отчаянный. Он гнал, не жалея, ни себя, ни собак.

Надо сказать, что «лающий транспорт» чуть позднее сыграл огромную роль в спасении челюскинцев. На собаках подвозили горючее, масло, оленьи туши для питания людей, запасные части для самолетов. На нартах доставили челюскинцев из Ванкарема в Уэлей. Невиданные караваны шли по тундре. В спасательных операциях было занято около тысячи собак, собранных буквально со всей Чукотки. Некоторые из них прошли по тринадцать-пятнадцать тысяч километров.

Но не буду забегать вперед.

Летчик Ляпидевский впервые воспользовался ездовыми собаками. Он лежал на нартах, а каюр, подбадривая резвых псов, то бежал рядом с ними, то вскакивал на санки. Ветер прибил: снег, белым панцирем покрывший тундру. Нарты легко скользили по твердому насту. За день проходили по нескольку десятков километров, останавливаясь на ночевку в ярангах редких чукотских селений.

Яранга — круглый шатер из моржовых шкур. Он делится на две половины. В первой обычно держат собак, мясо добытого зверя. Во вторую, жилую, нужно пролезть на четвереньках, под особым пологом. Тесное жилище отапливается и в то же время освещается нерпичьим или моржевым жиром, горящим на казанке.

Ляпидевский, совсем разболевшись, лежал на шкурах, не замечая ни духоты, ни жары. С трудом он отвечал на расспросы чукчей. Его каюр, немного знавший по-русски, был переводчиком. Чукчи очень любопытные и любознательные… Вопросы Анатолянгину, как быстро «окрестили» летчика, сыпались один за другим. Особенно интересовались самолетами. Чукчей чрезвычайно увлекает техника, к которой они очень восприимчивы. Даже в то время, не зная грамоты, они прекрасно

управлялись с лодочными моторами, ремонтировали их. Был случай, когда во время охоты во льдах сломался винт моторного вельбота. Чукчи выточили вручную, конечно, новый винт из моржовой кости и продолжали охоту.

В тундре новостей немного. Люди здесь все держат в памяти, всем интересуются. Молва — этот телеграф тундры — разносит события с колоссальной быстротой. Когда Ляпидевскому приходилось останавливаться на очередную ночевку, он поражался, откуда в новом стойбище уже все знают об Анатолянгине.

Неделю длился этот «собачий перелет». Летчик хорошо познакомился с местами, над которыми ему пришлось потом летать.

В бухте Провидения усталый и больной Ляпидевский тотчас же приступил к подготовке второго самолета. Это было 18 января. Но только… 6 февраля смог он подняться в небо. Все эти дни неистовствовала такая злобная пурга, что и носа не высунешь за двери.

Как только показалось тусклое солнце, АИТ-4 взлетел. Дошел до мыса Дежнева, но внезапно налетевшая пурга заставила повернуть обратно.

Ляпидевский посадил машину па лед залива Лаврентия, неподалеку от культбазы.

Дым над льдами

День за днем мела пурга. Белая мгла кружилась непрестанно. Снежные заряды, вихрясь, налетали один за другим, без всякого перерыва. Бортмеханик, отправляясь к самолету, занесенному снегом в двадцати шагах от культбазы, вынужден был брать с собой чукчу-проводника..

Тринадцатого февраля Ляпидевский, сидя на койке в каморке начальника культбазы, бренчал на гитаре, когда ворвался облепленный с головы до ног снегом радист. Он кричал:

— «Челюскин» утонул. Сто четыре человека высадились на льдину! Что будем делать?

На следующий день радист бухты Лаврентия принял приказ из Москвы от председателя только что созданной комиссии по спасению челюскинцев В. В. Куйбышева: «Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».

В своих воспоминаниях Ляпидевский писал:

«Трудно описать наши переживания. Бушует пурга, ветер с дьявольским свистом издевается над нашим бессилием. Даже на собаках ехать нельзя — не то что лететь… Локти готовы грызть от досады…»

Значительно позднее Ляпидевский узнал подробности катастрофы в Чукотском море.

На «Челюскине» несли бдительную вахту, наблюдая за ветром и состоянием льдов. Между членами коллектива заранее распределили обязанности на случай катастрофы, заготовили аварийный запас.

Вечером двенадцатого февраля ветер усилился. Целую ночь неумолимый враг наступал, двигая полки ледяных валов. Трещала металлическая обшивка бортов судна.

Ровно в полдень огромный ледяной вал, возвышавшийся недалеко от парохода, тронулся с места. Обломки ледяных гор с грохотом перекатывались друг через друга. Обшивка борта не выдержала, она разорвалась по шву.

Вода хлынула в машинное отделение. «Челюскин» был обречен.

Жизнь корабля измерялась часами. Капитан Воронин приказал людям выгружаться на лед.

Сверху летели мешки, палатки, белье, продукты, и осторожно спускались аккуратно упакованные плоды научных работ экспедиции; они все были спасены, за исключением проб воды — слишком громоздких и не поддающихся хранению на морозе… На палубе были перерублены все канаты, крепившие

стройматериалы и другие грузы с тем расчетом, что они всплывут после погружения корабля.

Но вот нос медленно стал уходить в воду, вода начала заливать верхнюю палубу. Тогда раздалась команда:

— Все на лед!

Через минуту, после того как последним сошел капитан, — высоко поднялась корма. Показались руль и винт. С грохотом покатился отвязанный груз, и все заволокло густым дымом.

Когда он рассеялся, «Челюскина» уже не было.

…До Уэлена всего сорок минут полета. Но эти долгожданные минуты наступили только через неделю.

Пересев в Уэлене на первую машину, Ляпидевский повел ее в лагерь Шмидта. Внезапно в воздухе стал давать перебои левый мотор, перестали работать приборы. Пришлось повернуть обратно.

В следующем полете пять часов АНТ летал над тем районом океана, где по расчетам должен был находиться поселок советских людей на льдине. Ходили переменными курсами, зигзагами, чтобы присмотреть большую площадь, но ничего не обнаружили. Бензин был на исходе, еле дотянули «домой» в Уэлен и без традиционных кругов, с ходу пошли на посадку. Сели неудачно и поломали шасси. Машину подняли на бочки в ожидании сварщика, если он когда-нибудь здесь появится, а экипаж пересел на второй самолет.

И на этой машине не везло. Ляпидевский и его товарищи по экипажу десятки раз делали отчаянные попытки добраться до льдины челюскинцев и только в двадцать девятый добились успеха.

Четвертого марта установилась ясная, морозная погода. К полету готовились особенно тщательно, проверяли моторы, приборы. Из ледяного лагеря сообщили, что после очередного сжатия льдов обломало взлетно-посадочную полосу, а новый аэродром имеет размеры всего лишь 150 на 450 метров. Немного для такой машины, как АНТ-4! Ляпидевский на льду разметил площадку точно такой величины, оградил ее флажками и стал пробовать взлетать и садиться на нее. Все выходило удачно.

Еще до рассвета механики начали греть воду и масло. Утро наступало очень холодное, но ясное.

Полетели четверо: командир самолета А. Ляпидевский, второй пилот Е. Конкин, бортмеханик М. Руковский и штурман Л. Петров.

Самолет шел над хаотическим нагромождением льдов. Большие обломки ледяных полей, окаймленные грядами торосов

и покрытые мелкими ропаками, впритык друг к другу, покрывали море. Солнце казалось огромным. Дул слабый южный ветер.

Примерно через час полета на горизонте появилось несколько столбов тумана. Это шел пар из трещин и разводий. Летчики вначале приняли их за дым сигнального костра. Кто-то из членов экипажа даже крикнул: «Лагерь!» Тени от ропаков создавали видимость палаток и барака. Но нет, судя по расчету времени, до челюскинцев еще было порядочно.

На самолетах радио тогда не было. Пилоты были «глухонемыми», и «слепыми».

До боли в глазах всматривался Ляпидевский вдаль. К исходу второго часа полета впереди по курсу показался новый столб тумана. Он явно колеблется. Значит, это не туман, а дым — сигнальный дым над льдами! Неожиданно открывается площадка, несколько флагов, обозначающих ее границы, и три человека, раскладывающие посадочное «Т».

Долетели до лагеря Шмидта!

Вот уже виден барак, палатки, сигнальная вышка.

Ляпидевский низко кружит над ледяным квадратом. Вокруг него трещины. Площадку окружают высокие торосы — это внушительный и опасный барьер.

Ляпидевский — весь внимание. Он сосредоточен до предела. Посадка предстоит не из легких. Пилот даже не замечает, как к аэродрому бегут люди. Он думает только о том, хватят ли ему узкой полосы за забором из торосов… Легкий толчок, и машина плавно скользит по льду, замедляя скорость.

Крылатых гостей встречает комендант аэродрома, комсомолец Саша Погосов и его помощники Валавин и Гуревич. Они зовут в свою палатку, в которой жарко пылает камелек. Трое «аэродромщиков» несут круглосуточную вахту, следя за состоянием взлетной полосы. Каждый час, и днем и ночью, они обходят свои «владения», замечая новую царапину, каждую трещину на льду. И сколько раз они с ужасом наблюдали, как сжатие льдов сводило на нет работу челюскинцев, как ломало с таким трудом расчищенный аэродром. И снова его начинали строить уже в другом месте. Голыми руками (весь инструмент пошел ко дну вместе с кораблем, остались только три лопаты) люди расчищали площадку, выравнивали ее, относили в сторону глыбы льда и спрессованного снега.

Поэтому «аэродромщики» особенно обрадовались киркам, ломам, лопатам, которые были доставлены самолетом. Привезены были также аккумуляторы для радиостанции и две оленьи туши.

Пока шла разгрузка, подошли люди из лагеря, и вместе с ними их замечательный руководитель, профессор, а позднее —

академик и Герой Советского Союза — Отто Юльевич Шмидт. Радость челюскинцев трудно было описать. Уже потом они рассказывали, что, когда над их льдиной появился самолет Ляпидевского, люди бросились обниматься, целоваться, кидали вверх шапки, рукавицы, кричали: «Да здравствует красная авиация!» Кто-то даже запел «Интернационал».

Радостную встречу пришлось прервать. Пора в обратный путь.

Подоспели пассажиры — десять женщин с двумя маленькими девочками. С тревогой посмотрел на них Ляпидевский и не выдержал:

— Какие же вы толстые!

Женщины засмеялись:

— Да нет, что вы, мы худенькие, это просто на нас столько мехов накручено!

Первой на борту оказалась Карина Васильева. Капитан Воронин поцеловал крохотную девчушку и осторожно поднял вверх сверток мехов, в котором она копошилась.

— Принимайте маленькую путешественницу!

Этой крохотной «полярнице» было всего пять месяцев. Она родилась на «Челюскине» во время плавания. Ее мать Доротея Ивановна вместе со своим мужем, научным работником Василием Гавриловичем Васильевым, отправились зимовать на остров Врангеля, но из-за тяжелых льдов пароход не смог подойти к острову.

Каждого нового советского гражданина записывают в специальную государственную книгу и выдают свидетельство о рождении. На пароходе загса нет, и счастливые Васильевы решили зарегистрировать новорожденную у капитана. Васильев принес в капитанскую каюту девчушку, завернутую в пушистое одеяло.

Владимир Иванович Воронин расправил рыжеватые усы и с очень важным видом раскрыл толстенный вахтенный журнал.

— А как мы ее назовем? — спросил капитан.

Васильев не знал. Ему стали помогать все присутствующие.

Воронину не правилось ни одно из предложенных имен. Отцу девочки тоже.

Тогда кто-то сказал:

— А что, если назвать ее Карина — в честь Карского моря, в котором она родилась? Пусть имя напоминает ей место появления на свет.

На этом и сговорились.

— Так и запишем! — сказал Воронин и начал водить пером по бумаге, повторяя вслух: «31 августа. 5 часов 30 минут. У супругов Васильевых родился ребенок — девочка. Имя девочки —

Карина. Широта 75 градусов. Долгота 91 градус…»

Начальник экспедиции Шмидт, присутствуя при этой необычной церемонии, чуть заметно улыбнувшись в свою знаменитую бороду, подсказал:

— А на какой глубине? Не забудьте о глубине, Владимир Иванович!

Воронин обмакнул перо в чернильницу и добавил: «Глубина — 52 метра…»

Посадка женщин больше напоминала погрузку. Их брали за руки и ноги и просто складывали в кабину самолета. Впоследствии, когда они увидели себя на экране, то очень обиделись на кинооператора — челюскинца А. Шафрана.

Шмидт дал разрешение на взлет. Взвыли моторы. Самолет побежал и оторвался от льда перед самыми торосами.

По эфиру, обгоняя самолет, полетела радиограмма в Москву:

«Полярное море, лагерь Шмидта.

Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет АНТ-4 под управлением летчика Ляпидевского при летчике-наблюдателе Петрове прилетел из Уэлена к нашему лагерю, спустился на изготовленный нами аэродром и благополучно доставил всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление над льдом и с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии 200 метров.

Успех полета тов. Ляпидевского тем значительнее, что стоит почти 40-градусный мороз.

Между лагерем и аэродромом образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось три километра тащить из лагеря шлюпку через лед.

Удачное начало спасательных операций еще более подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны. Глубоко благодарны.

Начальник экспедиции Шмидт».

…Когда самолет опустился на лед лагуны и подрулил к берегу, его встречало все население Уэлена. К машине подставили лесенку, и каждый старался чем-нибудь помочь выходящим женщинам.

Чукчи со всех сторон тянули руки к Ляпидевскому, выкрикивая: «Какумэ — ренена кляуль!», что значит по-русски: «Вот здорово, летчики!» Вероятно тогда и родилась легенда о могучем Анатолянгине.

«Великое Колючинское сидение»

На следующий день пошел снег, замела пурга. Только через неделю Ляпидевский смог вновь подняться в небо. Он, погрузив на машину две с половиной тонны бензина, вылетел в Ванкарем, куда, по решению В. В. Куйбышева, переносилась главная спасательная база. Отсюда до лагеря Шмидта было немного ближе.

Самолет шел в ясном небе, но внезапно какой-то посторонний звук стеганул слух. Передняя часть радиатора стала двигаться, мотор затарахтел, машина затряслась, завалилась набок. Где сесть? Внизу — сплошное месиво льда, вздыбленного штормами и прибоями. Липядевский закрыл сектор газа, выключил контакт и стал планировать. Машину пришлось посадить на заструги. Правое крыло прочертило по льду. При осмотре раненого самолета выяснилось, что в воздухе лопнул коленчатый вал мотора да при посадке сломались концы подмоторной рамы, подогнулась ферма шасси. Другими словами, искалеченную машину надо сдавать в заводской ремонт.

Самолет стоял среди застругов.

— Ну, вот теперь к лагерю Шмидта прибавился лагерь Ляпидевского, — горько пошутил Петров.

…Авиаторы уже решили пешком идти на берег, но в это время увидели, что к ним идет человек. Это был чукча из соседнего стойбища на острове Колючине. Там было всего семь яранг.

Вскоре прибыли еще чукчи — два взрослых и один мальчик. На нарты сложили продовольствие, спальные мешки и дали прощальный салют из пистолетов. Этим салютом, грянувшим в безмолвной ледяной пустыне, так испугали собак, что одна оторвалась и убежала.

В тесной и душной яранге началось, по выражению Ляпидевского, «великое Колючинское сидение». Связи с миром не было, они не знали, спасены ли челюскинцы.

Летчик до сих пор хранит американские газеты, с заголовками крупными литерами: «Гибель русского полярного героя Ляпидевского!», «Пропал во льдах во время второго полета». Такого же мнения были и в Москве. Долго здесь не знали о судьбе экипажа АНТ-4.

Ляпидевский на собаках добрался 7 апреля все-таки до Ванкарема. Но там временно бездействовала радиостанция — пурга сломала мачту, сорвала антенну. В Ванкареме летчик собрал детали, погрузил на нарты и на собаках доставил все это в

Колючин.

Тем временем его товарищи готовили самолет к ремонту на месте посадки. Из подъемных средств они располагали одним домкратом, двумя бочками и двумя двухметровыми бревнами. Кроме того, у них было еще… изобилие снега. Построили пологую гору, чтобы по ней спустить снятый мотор.

Каждый день из яранг ходили на работу. Идти приходилось часа полтора в один конец. Стояли морозы с сильными ветрами. Работали под открытым небом. От прикосновения к ледяному металлу обжигало пальцы.

Продукты кончились. Перешли на иждивение чукчей. Начали есть копальгин — замороженное мясо моржа, сырую нерпу.

25 апреля отремонтированный самолет поднялся в небо и перелетел в Уэлен. Тут Ляпидевскому сообщили, что он стал Героем Советского Союза.

Судьба героя

…Еще в поезде Владивосток — Москва Анатолий Ляпидевский подал заявление о вступлении в Коммунистическую партию. Он так писал:

«Почему только теперь я подал это заявление? Потому, что считал: прежде чем вступить в партию, надо что-нибудь сделать для страны, как-нибудь доказать свою работу. Я сделал немного, но знаю одно: я добросовестно работал. Изо всех сил старался выполнить порученное мне задание».

Когда в Кремле Михаил Иванович Калинин вручал летчикам награды, грамоту № 1 о присвоении звания Героя Советского Союза получил Анатолий Васильевич Ляпидевский.

…Несовершенные моторы и приборы испортили много крови Ляпидевскому в Арктике. И он решил посвятить себя созданию мощных авиамоторов и безотказных аэронавигационных приборов. Для этого он поступил на инженерный факультет Военно-воздушной академии имени Жуковского.

По окончании учебы Герой № 1 стал начальником летной инспекции Наркомата авиационной промышленности.

В годы Великой Отечественной войны генерал-майор авиации А. В. Ляпидевский был начальником отдела полевого ремонта 7-й Воздушной армии. Он много работал над тем, чтобы во фронтовых условиях «раненые» ЯКи, МИГи и ИЛы быстро вылечивались и снова поднимались в грозовое военное небо.

Заочная дружба летчика с замечательным конструктором Андреем Николаевичем Туполевым началась давно, когда он стал летать на одном из его первых самолетов АНТ-4. После войны они стали работать рука об руку.

Некоторое время Ляпидевский работал в должности заместителя наркома авиационной промышленности, а затем много лет директорствовал на крупном приборостроительном заводе.

— Приборы, которые ты выпускал, — спросил я как-то Анатолия, — тоже портили кровь летчикам?

— Жалоб не поступало, — коротко ответил Ляпидевский.

В последние годы А. В. Ляпидевский — ведущий конструктор новой авиационной техники и работает под руководством генерального конструктора А. И. Микояна.

…Так сложилась судьба человека, который при жизни вошел в легенду,

ХОЗЯЕВА СИНИХ ВЫСОТ

Авария на Байкале

…Как бы очнувшись от сна, я схватился за голову — она забинтована. Лежу на кровати. Пахнет лекарствами.

— Как же так? — вслух подумал я. — Только что летел над Байкалом, видел освещенною станцию… Где я?!

— Вы, товарищ летчик, — ответила медицинская сестра, — находитесь в Верхнеуденской железнодорожной больнице. Вас доставили сюда тринадцатого, а сегодня —

шестнадцатое. Вы грохнулись в Байкал, и доктор говорит, что у вас сотрясение мозга.

— Где мой бортмеханик Серегин?

Сестра замешкалась и нерешительно протянула:

— Его положили в другую больницу… У нас не было больше мест…

Сестра сказала неправду. Серегин погиб при катастрофе.

В феврале 1933 года мы совершали скоростной перелет Москва — Петропавловск-на-Камчатке с целью испытать самолет и мотор в тяжелых зимних условиях. Кроме того, нам поручалось обследовать маршрут для будущей почтово-пассажирской линии.

Я очень спешил, почти не спал на стоянках, к тому же в Омске из-за нерасторопности работников аэродрома задержался на целые сутки. Из Иркутска, узнав, что в районе озера Байкал хорошая погода, вылетел почти не отдохнув. Я переоценил свои силы…

На Байкал мы вышли левее устья Ангары. Ледяная поверхность озера пестрела белыми и черными пятнами. В прозрачной, морозной дымке висела половинка луны.

Через несколько минут самолет качнуло — признак того, что близко противоположный берег. Я тотчас же повернул влево, курсом на Верхнеудинск. Справа, на берегу, видна была хорошо освещенная станция.

Мы не успели дойти до устья реки Селенги, как вдруг впереди выросли темные облака, пошел снег. Пришлось вести машину по приборам, вслепую, но опасность врезаться в гору была очень велика, и я решил вернуться в Иркутск.

Что было дальше — не помню.

…Врачи обнаружили у меня несколько рваных ран на голове, перелом нижней челюсти, семь выбитых зубов.

Позже, когда меня привезли в Москву и положили в протезный институт на «полный капитальный ремонт», из материалов аварийной комиссии я узнал подробности катастрофы.

Я упал на лед Байкала. От сильного удара самолет прочертил по неровному льду около двадцати метров. Меня выбросило из кабины вместе с сиденьем, и я отлетел в сторону. По следам видно, что я некоторое время лежал без движения, мороз остановил кровотечение, потом встал, подошел к самолету, вытащил из обломков бортмеханика и посадил его на лед. Я о чем-то беседовал с механиком, а когда увидел подходивших людей, попросил развести костер п, показывая па Серегина, сказал: «Ему холодно». Потом попросил закурить. Полученную папиросу положил в карман, попросил вторую и… потерял сознание.

Врачи долго возились со мной. Я думал — конец полетам! Но здоровый организм и отличное лечение выручили.

Медицинская комиссия признала меня годным к дальнейшей летной службе. Я решил повторить полет на Камчатку. Получил новый самолет П-5, переоборудовал его для полетов на Севере, но полет пришлось отложить. Открылся XVII съезд партии. Нужно было доставлять матрицы «Правды» в Ленинград. Вот тут-то мой самолет показал свои отличные качества! Он не только был утеплен и оборудован приборами для полетов вслепую, но имел еще добавочные бензиновые баки. Это очень пригодилось. В Москве было много снега, и вылетать можно было только на лыжах. В Ленинграде не было снега, и посадка там была возможна лишь на колесах. Я прилетал в Ленинград, сбрасывал в условленном место матрицы, а затем возвращался в Москву без посадки.

Во время последнего рейса из-за непогоды у меня была вынужденная посадка у деревни в районе Вышнего-Волочка. При посадке на колхозное поле немного поломалась машина. Я очень боялся, что начальство после этой аварии отберет у меня самолет и решил отремонтировать его тайком. Оставив бортмеханика, я на поезде приехал в Москву, в редакцию «Правды», где все чистосердечно рассказал. Редактор газеты Лев Захарович Мехлис и корреспонденты помогли мне достать запасные части, и с тремя рабочими я вернулся к самолету. За сутки мы привели машину в порядок, я втиснул рабочих в кабину и прилетел с ними в Москву. Ремонт был сделан не плохо, только вот на правом крыле образовалась некрасивая выпуклость, летать, правда, она не мешала.

Все сошло благополучно.

Самолет едет поездом

Началась челюскинская эпопея. Штаб спасения и его председателя Валериана Владимировича Куйбышева буквально осаждали сотни телефонных звонков, писем, теле

грамм с различными, часто фантастическими способами вызволения челюскинцев. Так, один товарищ хотел спасти их канатами с кошками-крюками, при помощи которых людей зацепили бы и втянули со льдин в самолет. Другой проектировал особый конвейер — канат с корзинами, забирающими пассажиров на движущийся самолет. Третий придумал какие-то шары-прыгуны…

Все эти «изобретения» появились потому; что мало кто верил, что самолеты в тяжелых зимних условиях смогут сесть на неровный лед. И все-таки основная надежда возлагалась на самолеты.

Правительственную комиссию засыпали просьбами. Все хотели принять участие в спасательной экспедиции. Писали рабочие, студенты, служащие, журналисты, моряки, а особенно, конечно, летчики.

Я пошел к начальнику Трансавиации и рассказал ему, что самолет, на котором собираюсь лететь на Камчатку, мною переоборудован так, что я могу летать на нем в любых условиях.

Что вы хотите от меня? — спросил он.

— Я хочу просить вашего разрешения лететь не на Камчатку, а спасать челюскинцев.

Начальник поднялся из-за стола.

— Никуда вы не полетите. Сколько человек на льдине?

— Сто четыре, — ответил я.

— А когда прилетите вы, будет сто пять. Сломаете там машину, вас еще спасать придется. — И, немного подумав, добавил: — Полетите на Сахалин и обратно с почтой. К двадцать пятому февраля представите мне календарный план на утверждение. Все!

На другой день вызывает меня заместитель начальника Трансавиации и говорит:

— Полет на Сахалин отставить!

— Как? — удивился я.

— Полетите на Каспийское море спасать тюленьих бойцов, их отнесло в открытое море на оторванной льдине.

— Слушаюсь! Будет выполнено!

Товарищи из редакции «Правды» посоветовали мне написать письмо Куйбышеву, а товарищ Мехлис взялся его передать.

В два часа ночи звонят из Кремля.

— Товарищ Водопьянов? — услышал я голос в трубке. — К десяти часам товарищ Куйбышев просит вас явиться к нему в Кремль.

— Утром вылетаю на Каспийское море спасать людей, — ответил я.

— Туда поедут другие летчики, не опоздайте в Кремль!

Когда я вошел в кабинет, навстречу мне поднялся высокий человек в темно-синей гнмнастерке, подпоясанной узким кавказским рением, на ногах белые фетровые сапоги. Его вьющиеся волосы были зачесаны назад над высоким лбом.

— Самолет ваш готов к полету?

— Я должен был сегодня утром вылететь на Каспийское море, но…

— Понятно…

Валериан Владимирович пригласил меня к географической карте:

— Покажите, каким маршрутом думаете лететь в ледовый лагерь?

— От Москвы, — волнуясь, ответил я, — до Николаевска-на-Амуре я буду идти по существующей трассе. От Николаевска я полечу в Охотск, бухта Ногаева, Гижига, Анадырь, а дальше — через Анадырский хребет, Ванкарем и — на льдину.

Куйбышев попросил меня зайти на следующий день.

Сутки мне показались вечностью — что я только не передумал. Лететь от Москвы до Чукотки? Да еще зимой? Наверняка откажет комиссия, безусловно, откажет. И это проклятое правое крыло!

Я догадывался, что мой П-5 будет осматривать комиссия.

Рано утром помчался на аэродром. Действительно, вскоре появились члены комиссии. В ангаре, где стояла машина, было не очень светло, и я заслонил спиной злополучное место на правом крыле. Его не заметили.

И вот я снова в Кремле.

— Полет комиссия разрешила, — коротко сказал мне Куйбышев, но не из Москвы, а из Хабаровска. А сейчас разбирайте самолет, погрузите его на платформу, ее прицепят к курьерскому, — и… счастливо!

— Что же получается? Я — летчик, и буду трястись в хвосте у поезда!

— А вы посчитайте, от Москвы до Хабаровска поезд идет девять суток, а сколько участков надо пролететь?

— Десять, — ответил я.

— Это значит, лететь вы будете десять суток. Что же

выгоднее?

— Я хотел днем и ночью лететь.

— Спасибо! Вы в прошлом году летели ночью, а долетели только до Байкала, а нужно, чтобы вы до Чукотского моря дошли.

И на прощание Валериан Владимирович добавил:

— Летите спокойно, не торопитесь, помните, что люди ждут, чтобы их спасли летчики.

В Хабаровске я присоединился к летчикам Доронину и Галышеву.

Семнадцатого марта в десять часов утра три самолета вылетели на Чукотку.

Пробиваясь через пургу и циклоны, выжидая погоду на базах, одиннадцатого апреля мы с Дорониным долетели до Ванкарема. У Галышева испортился мотор, и он отстал в Анадыре.

На челюскинской льдине к тому времени побывали Ляпидевский и Слепнев, прилетевший сюда со стороны Америки, куда он был командирован вместе с Леваневским, а также Каманин и Молоков. Они уже успели перевезти на Большую землю большинство челюскинцев.

Эвакуация пленников льдов завершалась.

Двенадцатого я тоже вылетел в лагерь. Курс пятьдесят градусов. На горизонте я должен увидеть черный дым от костра — это и есть льдина челюскинцев.

Более пяти тысяч километров пролетел я от Хабаровска до Ванкарема, но так не волновался, как на этих ста пятидесяти километрах. До боли в глазах я смотрел на горизонт, стараясь увидеть черный дым костра.

Погода была ясная, мороз тридцать градусов, горизонт чист. И наконец, через сорок минут полета справа от курса я увидел черный дым. Наконец-то долетел! Я вспомнил слова товарища Куйбышева: «Лети спокойно, не торопись, на льдине ждут тебя люди».

Я сделал круг над лагерем. Среди ледяных нагромождений приютились закопченные палатки. Вблизи палаток — наскоро сколоченный барак. На мачте — красный флаг, четко выделяющийся на снежном фоне.

В стороне — посадочная площадка, границы которой сама природа резко обозначила торосами. Она была похожа на вытянутый треугольник.

В тот день я сделал два рейса и вывез со льдины семерых челюскинцев.

Начало биографии

…В эту ночь никто не спал. Завтра — тринадцатое число — «невезучее», как в это многие верят. К тому же к концу дня стала портиться погода.

Люди то и дело выходили и прислушивались, не начинает ли завывать ветер. Они с опаской посматривали на небо. Сквозь туманную дымку еще просвечивали зеленоватые звезды. Стоял крепкий мороз.

Челюскинцы, доставленные па материк, тревожились за судьбу своих шестерых товарищей, еще находившихся па льдине. Они знали, что те тоже но спят, пристально вглядываются в черную даль, привычным слухом ловят каждый шорох, каждый скрип льда, каждый вздох неспокойной арктической ночи. Вероятно, они собрались все вместе в штабной палатке, из которой радист поддерживает связь с миром. Здесь светит коптилка — единственный огонек на сотни километров мрачной ледяной пустыни. Шестеро ждут не дождутся рассвета. Не затмит ли его пурга? Смогут ли подняться в воздух самолеты? Не помешает ли им циклон, готовый вот-вот нагрянуть в этот район Ледовитого океана. Вдруг начнется торошение и станет ломать ледяное поле лагеря. Трещина может разрезать «аэродром». Был тут большой, дружный, работящий коллектив, и тому приходилось туго, когда наступало сильное сжатие льдов. А теперь только шесть человек! Что они смогут сделать в неравной борьбе с разбушевавшейся стихией! Если попортит взлетно-посадочную полосу, они но в силах будут построить новую. Что с ними будет? Тогда ведь самолеты на льдину не посадишь.

Думы о погоде властно отгоняют сон от людей п на плавучей льдине, и на твердой земле в Ванкареме. Этот крошечный чукотский поселок волей судьбы стал одним из самых известных мест в мире. Население его удесятерилось в эти апрельские дни. Челюскинцы нашли времен шли приют в специально поставленных для них ярангах. Летчиков поместили в единственный здесь дом-факторию. В маленькое помещение мы набились как сельди в бочку.

Я ворочаюсь с боку на бок. Рядом на полу в такой же меховой «упаковке» лежит Каманин. В тесноте мы с трудом влезли в спальные мешки. Лишь худощавый Каманин легко нырнул в меха. Он самый молодой из нас.

— Николай! — прошу я его. — Расскажи что-нибудь! Может, под разговор скорей уснем. А знаешь, как важно отдохнуть перед полетом?

— Знаю! — отзывается Каманин, высовывая из мешка свою крутолобую, вихрастую голову. — А что рассказать?

— Про свою жизнь!

— Что мне рассказывать о себе?.. Год рождения 1908. Происхождение? Сын сапожника и ткачихи. Образование? Девятилетка. Специальное образование? Военная летная школа. Партийность? Член ВКП(б). Род занятий? Служу в Особой Краснознаменной армии. Вот и все.

— Ты мне не анкету заполняй, а биографию свою расскажи.

— А ее у меня пока нет. Биография моя только начинается…

Десять лет — разница в возрасте у меня и Каманина. Это и мало и много. Мало — потому что не помешало нам в одном строю выполнять ответственное задание Родины. Много — потому что из-за этой разницы дорога в авиацию для меня была значительно трудней и длинней, чем путь Николая Каманина. На то, на что Молокову и мне понадобилось по восемь-десять лет, у Каманина ушло два-три года. Мы шли от сохи к штурвалу самолета. Юноша, выросший уже в советские годы, прямо из средней школы пришел в летное училище.

Что стало бы с ним, если бы не было Великого Октября? Возможно, его постигла бы участь отца. Тот с утра до вечера сидел в полутемной каморке, сучил дратву, латал обувь для жителей заштатного, пыльного городишка Меленки.

Во время первой мировой войны отец перешел работать в сапожную артель, выполнявшую заказы для армии Здесь уже стучали не один, а десяток молотков. Но это была только внешняя сторона жизни Каманипа-старшего. Лишь после февральской революции выяснилось, что тихий сапожник еще в начале войны стал активным членом Коммунистической партии. В 1919 году он заболел сыпным тифом и умер.

Коля рано был предоставлен самому себе. Его мать — ткачиха на текстильной фабрике — работала в разных сменах. Воспитанием сына заниматься ей было некогда. Колю воспитывала советская школа.

Естественно, что школьник не думал о «карьере» холодного сапожника, перед ним, как и перед всеми детьми, открылась широкая дорога. Хотелось посвятить свою жизнь чему-то большому, важному, нужному людям, а чему — он, не знал. Все решил вывешенный в школе плакат, на котором был изображен самолет над призывом вступать в Общество друзей воздушного флота. Коля Каманин тут же отдал в качестве вступительного взноса полтинник, полученный от матери на завтраки. Он стал членом ОДВФ. Это добровольное общество затем влилось в Осоавиахим, а позднее было преобразовано в ДОСААФ. Кто мог

думать, что через двадцать три года школьник из маленького русского городка станет председателем Центрального совета ДОСААФ, наставником советских космонавтов. Конечно, меньше всего сам Каманин. Но мечта стать летчиком зародилась именно тогда.

— Трудно ли мне было стать летчиком? — сказал как-то Николай Петрович. — Нет! Если были трудности, то лишь те, которые я сам создавал. Торопился очень, не терпелось…

Собрав документы, юноша отправил их в отделение ОДВФ с просьбой направить его в летную школу. Месяц, другой, третий. Нет ответа… Потом кто-то догадался:

— Ты, друг, торопишься. В авиационную школу принимают с восемнадцати лет, а тебе еще нет шестнадцати. Подожди еще пару годиков.

Ждать было не в характере Коли Каманина. Он не захотел смириться со своим «поздним рождением» п вновь послал документы на следующий год.

После пяти удачно пройденных медкомиссий, Николай Каманин был зачислен в ленинградскую школу.

Очень скоро он привык к мерному распорядку дня воинской части, к солдатской дисциплине. Дисциплина приучила его к точности, четкости, умению беречь время. Эти качества выгодно отличали сначала курсанта, затем офицера, а позднее генерала Николая Петровича Каманина.

У него оказалась, как это говорится, «военная косточка» — умение подчиняться самому и командовать другими. Будучи дисциплинирован, он па протяжении всей долголетней службы в армии требовал дисциплины от подчиненных.

Каманин всю жизнь был очень занят, и всегда у него хватало на все времени. Он живет и работает по расписанию, всегда планирует предстоящие дела, заседания, встречи. Сколько раз позвонишь ему по телефону, чтобы договориться о встрече, и слышишь в ответ: «Подожди минутку. Сейчас посмотрю… Да, приезжай завтра в тринадцать тридцать» — или что-нибудь подобное.

Еще в молодости, будучи курсантом, он записал в дневник слова известного теоретика военного дела Клаузевица:

«Маленький прыжок легче сделать, чем большой. Однако — желая перепрыгнуть через широкую канаву, мы не начинаем с того, чтобы половинным прыжком вскочить на ее дно».

Каманин взял себе за жизненное правило — не делать половинных прыжков.

Ему исполнилось только девятнадцать лет, когда он стал военным летчиком. Очень хотелось съездить домой,

покрасоваться новой формой, с «птичками» на голубых петлицах, но от положенного отпуска Каманин сам отказался. Тревожно было на дальневосточной границе.

Каманину казалось, что маньчжурский экспресс идет очень медленно. Он боялся попасть к «шапочному разбору». Так оно и вышло.

Когда молодой летчик рапортовал командиру части: «По приказу Реввоенсовета младший летчик Каманин прибыл в ваше распоряжение», боевые операции на КВЖД уже были закончены.

Но все-таки ему повезло. Он попал в боевую эскадрилью имени Ленина, прошедшую славный боевой путь. Эскадрилья громила белогвардейцев, участвовала в воздушных боях на КВЖД и за всю историю не имела ни одной катастрофы.

…День за днем катились военные будни, полеты, прыжки с парашютом, воздушная стрельба в цель, бомбометание, командирская учеба.

Поздно вечером Каманин сидел дома за книгами, готовясь к очередному командирскому занятию, когда за ним пришел вестовой из штаба. Он догадывался, зачем его вызвали. Еще днем стало известно, что Москва приказала выделить летчиков для участия в спасении челюскинцев. Все занимались своим делом, но каждого втайне мучила мысль: кого пошлют?

Два часа ушли на сборы. Самолеты погружены на железнодорожные платформы. Летчики попрощались с же-пами, взяли с собой в дальний путь наспех собранные ими чемоданы.

«Голубая двойка»

Чукчи в Ванкареме звали Каманина Аачек — что значит молодой человек. Молокова же называли Ымпенахен — старик.

Старику было тогда 38 лет, а молодому человеку —" 24 года.

Оба они не разговорчивы, а Молоков был даже известен как «молчальник». Расспрашивать его о жизни нелегко.

…Революция застала солдата царской армии Василия Молокова в штрафной роте. Он попал сюда как недисциплинированный и «упрямый» за отказ чистить сапоги взводному командиру. Штрафников послали строить ангар для аэропланов на острове Нигербю. Молоков выгружал лес, копал землю, когда случайно узнал, что авиационным механикам нужны пять помощников. Брали солдат, которые умеют слесарить и окончили сельскую школу. Молоков был слесарем со стажем. Он зарабатывал на жизнь с одиннадцатилетнего возраста, когда мать привезла его из родной деревни в Москву. Одно время Вася был помощником механика нефтяного двигателя на фабрике. А вот с грамотой обстояло дело хуже. Он не умел ни читать, ни писать. Однако явился все-таки на экзамен — авось пронесет. Его очередь была последней. Офицеру-экзаменатору надоело расспрашивать солдат, кто что умеет. Он устало ткнул пальцем в кусок железа, медяшку и деревяшку и спросил, что это такое. Конечно, Молоков ответил правильно.

— Слесарное дело, значит, знаешь. Ну, иди… принят…

Молоков попал в помощники к очень хорошему механику и довольно быстро освоил мотор. Потом в школе механиков начал изучать грамоту. Но учебу пришлось прервать и отправиться на фронт под Самару, затем авиационный отряд, в котором служил механик Молоков, перебросили на Север, под Котлас, на борьбу с английскими интервентами.

В 1919 году на общем собрании отряда товарищи единогласно проголосовали за посылку Молокова в летное училище.

…Севастополь. Школа морских летчиков. Курсант Молоков может собрать любую машину, починить мотор, может летать. Но с теорией обстоит дело плохо. Он еще с трудом пишет и неважно читает. Тайком от товарищей он берет уроки, изучает русский язык, физику, алгебру. Настойчивость дала результаты: Василий Молоков хорошо окончил школу летчиков и был оставлен при ней инструктором.

Инструктор из Молокова вышел отличный. На редкость спокойный и уравновешенный, он добивался, чтобы обучаемый

сам замечал свои ошибки и сам исправлял недостатки. Достаточно сказать, что из семи первых Героев Советского Союза, трое — Леваневский, Ляпидевский и Доронин — ученики Василия Сергеевича Молокова. Он учил их, как и всех своих воздушных питомцев, летать легко и четко, «не волновать» машину грубыми тяжелыми движениями. Инструктор требовал от учлетов хорошего знания материальной части. «Машину нужно знать, как самого себя», — говорил он и советовал: «Копайтесь побольше в машине, ближе познаешь ее, и она тебя не подведет!»

В 1927 году инструктора В. С. Молокова послали учиться в Военно-воздушную академию имени И. Е. Жуковского, на курсы усовершенствования командного состава. Уехал он в Москву командиром звена, вернулся в Севастополь командиром отряда.

К 1931 году Молокову уже порядком надоело «утюжить» небо над одним и тем же аэродромом. Потянуло на летную работу, связанную с дальними перелетами. Школу можно было оставить спокойно: его ученики сами стали неплохими инструкторами.

С трудом Молоков добился демобилизации.

Его пригласили работать на Север.

В то время самолеты были обезличены — сегодня один летчик на нем летает, завтра — другой. А ведь каждая машина имеет свои особенности, свой неповторимый «характер», к которому надо привыкнуть.

Молоков стал требовать, чтобы летчик, которого он сменял, подробно рассказывал о поведении машины в последнем полете. Это не всем нравилось, и Молокова даже отстраняли от полетов под предлогом, что он, дескать, боится летать.

В конце концов из-за этой обезлички Василий Сергеевич попал в катастрофу — первую и последнюю в его летной жизни… Он летел в Новосибирск на незнакомой, старой машине, с мотором, выработавшим все ресурсы. Полету сильно мешал дым горящих внизу лесов. Летчик потерял трассу. Он стал делать правый вираж и… и очнулся на лесной полянке. Его шлем и очки валялись метрах в пятидесяти от разбитого самолета. У Молокова были смяты ребра. Потом выяснилось, что у машины была «странность» — на правом вираже она имела обыкновение заваливаться.

Молоков полюбил Север. В бескрайних, холодных просторах его, в постоянной белой тишине, в терпеливом ожидании погоды, в тяжелых условиях полета и есть что-то привлекательное для мужественного, умелого человека.

Молоков летал за пушниной, помогал осваивать месторождения тунгусского угля, искал оленьи стада в тундре, перебрасывал изыскателей, разведывавших нефть, руду, возил

партийных работников, врачей, учителей.

Он был частым гостем на Енисее, Лене, в Норильске, Дудинке, Игарке…

Однажды Молоков прилетел из Красноярска в Игарку. Здесь он получил телеграмму: «Срочно возвращайтесь в Красноярск». Тут же окружили летчики:

— Вася, слыхал: «Челюскин» в Ледовитом затонул, народ весь на льдину высадился.

Скорее в Красноярск. Только прилетел, получает распоряжение: забирайте летное обмундирование и немедленно во Владивосток. Тут уж Василии Сергеевич понял, что посылают его спасать челюскинцев.

Во Владивостоке Молоков впервые встретился с Каманиным — молодым командиром военного летного отряда, вместе с которым ему предстояло лететь.

Надо прямо сказать, первая их встреча большой дружбы пе предвещала. Каманин летел со своими военными летчиками и не очень одобрительно смотрел на включение в состав его отряда летчика «со стороны». В отряде Каманина было пять нилотов и пять самолетов — полный комплект. Молоков понимал молодого командира и не осуждал его, злая, что Каманин руководствуется исключительно интересами дела: он верил в своих военных летчиков, верил в то, что они справятся с поставленной задачей и не видел необходимости в замене кого-нибудь из них.

Все это честно и открыто Каманин высказал в беседе с Молоковым.

Самолеты уже были бережно погружены в трюм парохода. Прощальный гудок, и «Смоленск» неторопливо отваливает от стенки. Впереди — морокой путь на Камчатку. Как водится, отъезжающие толпятся на палубах, посылая берегу последние приветы.

Молоков на берегу. Он тоже кричит, машет руками, от всей души желая ребятам успеха. Он не плывет: самолета нет, а просто так путаться под ногами незачем.

«А жаль, — думал Василий Сергеевич. — Хотелось бы слетать на льдину. Доказать, что не зря готовился, учился все эти годы. Выполнить долг летчика-коммуниста… А разве сейчас, оставшись без самолета на берегу, я выполняю свой долг? Ведь ребята поехали молодые, горячие, а у меня — опыт полярного летчика, знание Севера… Нет, к черту самолюбие! Дело важнее!»

И в Москву, в Правительственную комиссию отправлена телеграмма, в которой Молоков сообщает о том, что из-за отсутствия машины не может принять участие в спасении челюскинцев, и просит, учитывая его опыт, знания и твердую

уверенность в успехе, дать распоряжение о выделении ему самолета. Москва решала недолго. Тут же был получен ответ: «Дано указание о выделении вам самолета, догоняйте пароход».

Четыре часа бешеной езды на катере, и вот он, пароход.

Не медля ни минуты, Молоков попросил Каманина показать самолет. Спустились в трюм, Каманин указал на фюзеляж самолета, выкрашенного в темно-голубой цвет, с цифрой «2» на борту. Так и вошла потом эта машина в историю челюскинской эпопеи как молоковская «Голубая двойка».

По неизведанному маршруту

В те дни Камапин записал в своем дневнике:

«Получил еще одну телеграмму Куйбышева: «Прикомандировать к отряду гражданских летчиков, в том числе Молокова…» Молоков! Никогда его пе видел, но знаю хорошо. Когда мне было семь лет, Молоков уже летал. Инструктор, обучавший меня летать, сам учился у инструкторов, которых обучал Молоков. Признаюсь, не очень-то мне удобно быть над ним начальником».

Через несколько дней новая запись:

«С Молоковым — теплые отношения. Я подошел к нему не как начальник к подчиненному, а просто как к партийному товарищу и опытному полярному летчику, и он подошел к нам без амбиции. Другой бы, вероятно, кичился: я, дескать, старый полярный летчик, а вы — молокососы! У Молокова даже намека нет на такое отношение».

«Смоленск» с трудом пробился сквозь льды до мыса Олюторского. Дальше на Север плыть уже невозможно. На широких плоскодонных лодках разобранные самолеты доставлены на берег. В это время в кают-компании в последний раз уточнили маршрут перелета. Его наметили почти по прямой: Олюторка, Майно-Пыльгино, через Анадырский залив в бухту Провидения и оттуда на мыс Уэлен. Четырехсоткилометровый полет на сухопутных машинах над морем был, конечно, риском, но трезвым риском.

Стоял ясный и морозный день. Но в Арктике летчик при вылете никогда не знает, какая погода ждет его впереди, за каких-нибудь сто километров. Сейчас ясно, а через несколько минут заведут свой хоровод ветер и снег.

21 марта пять однотипных самолетов Р-5 развернутым строем, римской пятеркой, вылетели из Олюторки.

Самолеты летели над Корякским хребтом. Под ними были горные вершины, то остроконечные, как пирамиды, то пологие, покрытые сверкающим на солнце снегом, с темными ущельями. Как всегда, над горами болтало. Самолеты шли, словно спотыкаясь по воздушным ямам и кочкам. Вернее, не шли, а ползли. Сильный ветер бил в лоб, снижая скорость до семидесяти километров в час. Машины были перегружены. Каждый летчик взял с собой бензина па десять часов полета, спальный мешок, лыжи, паяльную лампу для обогревания мотора, запасной винт для самолета, примус, полуторамесячный запас продовольствия на случай, если придется затеряться в тундре.

Каманин собирался добраться из Олюторки до Майно-Пыльгино за три часа. Ушло на это — шесть.

Все время шли над льдами, устремленными кверху так, будто они хотят пронзить самолеты. Когда наконец приземлились в крошечном чукотском селении, Молоков, этот на редкость спокойный человек, тихо сказал:

— Я не видел ни одного клочка земли, где можно сесть так, чтобы поломать только машину и не разбиться самому…

Летчики узнали в Майно-Пыльгино важную новость: базу спасательной экспедиции перевели из Уэлена в Ванкарем. Значит, надо менять маршрут, лететь не через залив, а над горами Паль-Пальского хребта. Оказался в поселке и бензин, но не тех сортов, которым обычно заправляют самолеты. Попробовали горючее моторы работали, правда, не так, как этого хотелось бы, но все же пропеллеры вращались. Грязный бензин испортил пусковое приспособление на самолете Бастанжеева. На ремонт требуется сутки, а надо спешить и спешить. И погода на редкость хорошая, голубое небо зовет в путь. Ждать нельзя.

Каманин коротко сказал Бастанжееву:

— Догонишь нас!

Он не сумел догнать.

Уже не пять, а четыре самолета пошли над горами. Только три из них долетели до Анадыря.

Над хребтом была страшная болтанка. Словно неведомая сила подбрасывала машины легко, как мячики, в высоту и камнем бросала вниз. Они проваливались на двести-триста метров. Казалось, вот-вот зацепятся за вершины гор. В разреженном на высоте воздухе моторы меняли голос — то переходили на шепот, то надсадно ревели. Самолеты заваливались на бок, задирали вверх носы, пилоты с трудом их выравнивали. Еще труднее стало лететь, когда неожиданно надвинулись серые облака. Пришлось лететь по приборам, в сплошной белесой мгле. Летчики не видели даже крыльев своих машин.

Когда вышли из облаков и вместо гор под самолетами забелела ровная тундра, Каманин увидел, что за ним летят только две машины. Самолета Демирова не было.

«Не выдержал, вернулся, — подумал молодой командир отряда. — Он еще мало тренировался в слепом полете».

В Анадыре — большом, по условиям тогдашнего Севера, городе с населением в… семьсот человек — пришлось шесть суток ждать летной погоды. Свирепствовала пурга, по-разбойничьи свистел ураганный ветер, бросая в лицо колючую, слепящую снежную крупу. Тут и шага не сделаешь, не то чтобы

лететь. Дома в Анадыре за шесть дней занесло вместе с крышами, из одного в другой прокладывали под снегом что-то вроде подземных ходов.

28 марта, воспользовавшись первым просветом в небе и попутным ветром, отряд пошел па штурм Анадырского хребта. Собственно говоря, это был уже не авиационный отряд, а летное звено.

Через час полета с вершины хребта навстречу летчикам спустилась жесточайшая пурга. Гор не видно. Какую брать высоту — неизвестно, карта не даст сведений.

«Если бы я пошел вперед, все остальные самолеты пошли бы за мной, — записал Каманин в дневнике. — Имею ли я право вести отряд в облака, не зная высоты хребта? Мы можем врезаться в горы и тогда — конец. Имею ли я право рисковать нашей жизнью и машинами, когда мы так близки к цели? Нет! Что же делать? Вернуться в Анадырь? И это не подходит… Решил не идти ни вперед, ни назад, а сел тут же поблизости чукотских яранг…»

Чукотское селение состояло из пяти яранг, стоявших среди бесконечной тундры, и называлось Кайнергин.

Чукчи помогли закрепить машины и радушно пригласили авиаторов к себе в ярангу. Там было душно, темно. По просьбе летчиков их поместили в пустовавшую ярангу.

В гости к летчикам пришли все жители Кайнергина. В новой яранге — яблоку негде упасть. Летчики сварили ведро какао, угощали гостей галетами. Потом начался русско-чукотский концерт.

Когда стало темнеть и вьюжить, чукчи, очень довольные вечером, разошлись, а летчики залезли в свои спальные мешки и крепко заснули.

Каманип проснулся первым и забеспокоился — который час, не пора ли лететь дальше? Он высунул из мешка голову и не поверил глазам своим. Над ним — темпов, беззвездное небо. Снег бьет в лицо. Воет ветер. На местах, где лежали товарищи, сугробы высотой в полметра. Но вот сугробы зашевелились и раздался веселый голос:

— Мефистофель, Мефистофель, выйди вон из подземелья!

Под снегом было тепло, а как только вылезли из мешков, почувствовали холод.

Оказывается, разыгравшаяся ночью пурга сорвала и унесла «крышу» и «стены». Все — примусы, кастрюли, планшеты, оружие — погребено под снегом. А на месте самолетов — снежные холмы.

Пурга неистовствовала, завихряя снежные смерчи, сбивала с

ног. Яранга, из которой они убежали, показалась им дворцом. Десять чукчей, девять летчиков, двадцать шесть собак со щенятами, нарты и разная утварь — сгрудились в жилище из звериных шкур, спасаясь от пурги. Грязные, небритые, в мокрой одежде, задыхаясь в темной яранге, летчики «пурговали» двое суток.

Когда немного прояснилось, с помощью гостеприимных чукчей выкопали самолеты из снежных могил. Пурга так спрессовала снег, что его пришлось скалывать топорами. Примусами и паяльными лампами нагрели воду для моторов…

Но и на этот раз хребет не пустил летчиков в Ванкарем. Он стоял как неприступный забор, перелезть через который никак не удавалось.

После нескольких часов бесплодного полета, машины вернулись в Кайнергин.

Маленький отряд был отрезан от всего мира. Вестей от него не поступало. Многие в те волнующие дни отмечали флажками на карте продвижение самолетов к лагерю Шмидта, как линию фронта во время военных действий. Флажки, обозначавшие самолеты группы Каманина, надолго остановились в Олюторске. В Москве уже подумывали о том, чтобы организовать поиски Каманина и его товарищей.

А тем временем в душной яранге самый молодой совещался с самым опытным.

— Что делать? Возвращаться за бензином в Анадырь или лететь вперед вдоль берега, хоть это и удлиняет дорогу на 1200 километров, — спросил Каманин. — Как твое мнение, Василий Сергеевич?

— Тут двух мнений быть не может, — отметил Молоков. — Только вперед. А если с бензином будет плохо, долетим до какой-нибудь точки, а там из трех машин перельем горючее в две или одну, чтобы хоть они дошли…

Так и сделали.

Заправившись в бухте Провидения, Молоков и Каманин 7 апреля прилетели в Ванкарем. Меньше чем через час после посадки они вылетели в ледовый лагерь Шмидта.

Дорога цветов

Кабина самолета Р-5 рассчитана на одного пассажира. Молоков брал на свою «Голубую двойку» по шесть человек. Четверо помещались в кабине, а двоих сажали, вернее — вталкивали в футляры для грузовых парашютов, привязанные простыми веревками под крыльями самолета. Мысль об использовании парашютных футляров — длинных фанерных цилиндров — возникла у Молокова еще во Владивостоке. По дороге в Ванкарем он загружал их бидонами с бензином. Они прошли испытание, и летчик со спокойной душой стал возить в них пассажиров. Главное требование, которое предъявлял к ним Василий Сергеевич, — быть худым. Путешествующие в парашютных ящиках, конечно, не могли любоваться арктическими пейзажами, но чувствовали себя, в общем, неплохо. Один «парашютный пассажир» даже пел всю дорогу.

Благодаря такой рационализации Молоков вывез со льдины 39 челюскинцев. Каманин доставил на Большую землю 34 человека.

Утром 13 апреля мы вылетели сразу па трех самолетах — Молоков, Каманин и я. Это был последний рейс на льдину. В лагере осталось шесть человек и восемь собак. Каманин взял одного челюскинца и собак, Молоков забрал двух человек и вещи, а я посадил троих. Пока первые два самолета поднимались в воздух, я заметил: что-то торчит из-под снега. Толкнул ногой — два пустых чемодана. Решил взять: найдутся хозяева — спасибо скажут. И в самую последнюю минуту, за торосами, я увидел целую груду теплого белья — пар сто. Решил и это взять.

Так закончилась челюскинская эпопея. Сто четыре отважных полярника были выхвачены из ледяной пасти.

Вечером мы получили радиограмму из Москвы:

«За выполнение правительственного задания летчикам: А. Ляпидевскому, С. Леваневскому, В. Молокову, Н. Каманину, М. Слепневу, М. Водопьянову и И. Доронину — присвоить звание Героя Советского Союза и наградить орденом Ленина».

Так было введено у нас звание Героя Советского Союза.

21 мая мы покинули берега Чукотки.

Во Владивостоке нас встречали тысячи людей. Летали самолеты, бросали букеты ландышей на палубу парохода. Через трое суток выехали специальным поездом в Москву.

От Владивостока до Москвы сто шестьдесят остановок — сто шестьдесят митингов. Всюду нас встречали с цветами, со

знаменами, с подарками, приветствовали и без конца просили, чтобы мы рассказали о лагере, о полетах.

Я никогда не забуду, как на одном полустанке, где поезд не останавливался, но шел тихо, рядом с вагоном бежала старушка, В руках она держала узелок и кричала:

«Детки, что же вы не остановились? А я вас ждала, я вам пирожков напекла».

«Дорогой цветов» назвал один из наших товарищей путь челюскинцев и спасших их летчиков в Москву.

Снова в Арктике

В 1935 году Василий Сергеевич Молоков побывал там, где год назад произошла катастрофа с «Челюскиным».

Главное управление Северного морского пути приняло решение о большом перелете, основным заданием которого было тщательное обследование льдов в районе, расположенном северо-западнее острова Врангеля и в проливе Лонга. По пути экипаж должен был изучить трассу Якутск — Алдан — Колыма. Весь этот перелет и работа по заданию Главсевморпути продолжались более двух с половиной месяцев. За это время самолет Молокова СССР-Н-2 прошел в общей сложности около сорока тысяч километров, почти опоясал земной шар. Задание было выполнено.

1936 год ознаменовался новыми перелетами: Василий

Сергеевич прошел через всю советскую Арктику, от самой восточной ее точки до западной. Перелет этот начался 22 июля 1936 года в Красноярске. Он проходил в тяжелых условиях. Собственно, эти слова можно отнести почти ко всем полетам полярных летчиков. Но все же бывают, если можно так сказать, «привычные трудности», а бывают такие, что хоть кого поставят в тупик. Очень тяжелым был путь Молокова до Петропавловска-на-Камчатке. Сели у входа в бухту абсолютно вслепую, по расчетам штурмана Ритсланда. Появление самолета удивило камчатцев.

— Мы не ждали вас, — говорили они Молокову, — в такую погоду даже пароходы бросают якорь около ворот в море и стоят, пока не разойдется туман, а вы рискнули нарушить эту традицию и вошли в бухту.

Еще много раз демонстрировал Василий Сергеевич свое высокое мастерство. У мыса Шмидта он среди льдов посадил машину на один-единственный кусочек чистой воды. И на обратном пути, пролетев на морской машине через сушу, блестяще финишировал иа Москве-реке, у гранитных трибун парка культуры и отдыха. За этот перелет Василий Сергеевич был награжден орденом Ленина.

Когда мне было предложено организовать воздушную экспедицию на Северный полюс, я в первую очередь пригласил Молокова. Он командовал одной из четырех машин, отправлявшихся ранней весной 1937 года на «крышу мира».

Вскоре после возвращения с полюса и поисков Леваневского Василий Сергеевич Молоков стал нашим командиром— он был назначен начальником Главного управления Гражданского воздушного флота СССР.

До 1942 года он продолжал возглавлять Аэрофлот. Задачи гражданских летчиков в годы войны резко изменились. Большинство из них ушло в армию, а работа тех, кто остался в транспортной авиации, мало чем отличалась от фронтовой. Основной задачей Аэрофлота стала транспортировка военных грузов, которые летчики доставляли зачастую под обстрелом врага. Быстрейшая переброска оборудования для эвакуированных и вновь строящихся за Уралом военных заводов, перевозка раненых, почты п многие другие важные поручения выполняли гражданские летчики. Но их начальник рвался па фронт, ему очень хотелось принять непосредственное участие в разгроме врага. С большим трудом ему удалась уйти из Аэрофлота.

В январе 1943 года Василия Сергеевича Молокова назначают командиром дивизии ПО-2. Принял дивизион он в Сухиничах и дошел с ним до Восточной Пруссии. Эти мирные учебные машины, прозванные «кукурузниками», в годы войны наводили на фашистов панику. Взлетая, как правило, ночью с любого мало-мальски пригодного «пятачка», они незаметно подкрадывались к переднему краю противника и обрушивали на него бомбы. Василий Сергеевич мне рассказывал, как в одну из ночей его «тихоходы» свезли на передний край гитлеровцев 150 тонн бомб! Вот тебе и «рус-фанер», как звали их гитлеровцы. Летали пилоты ПО-2 и к партизанам.

Генерал-майор авиации В. С. Молоков сразу после войны был назначен заместителем начальника Гидрометеослужбы при Совете Министров СССР.

В 1947 году Василий Сергеевич ушел в запас. Но дома ему не сиделось, он возвратился в родной Аэрофлот. И коль возраст не позволял ему уже летать, зато опыт и знания помогали безошибочно определять квалификацию других летчиков. Молоков возглавил Высшую аттестационную комиссию Гражданского воздушного флота.

Помню, когда проводился обмен пилотских свидетельств, захожу я на комиссию, смотрю — сидит Василий Сергеевич. Увидел меня, улыбается.

— Вообще-то, — говорит, — тебе не стоило бы давать свидетельство, но так и быть, по знакомству дам, все-таки старый товарищ…

Василий Сергеевич Молоков проработал в Аэрофлоте до 1955 года и ушел, наконец, на пенсию. Но к нему по-прежнему часто приходят летчики, и он охотно делится с молодежью своим богатейшим опытом, а со старыми друзьями вспоминает «былые походы»…

Наставник космонавтов

…Блистательно начавшаяся над льдами Чукотского моря биография Николая Каманина продолжалась не менее удачно.

Когда поутихло всеобщее ликование, вызванное спасением челюскинцев, кончились митинги и встречи, летчикам — первым Героям Советского Союза — была предоставлена возможность поступить в Военно-воздушную академию имени Жуковского. Академия-то одна, а факультет каждый выбрал по наклонностям. Ляпидевский и Доронин пошли на инженерный, Слепнев — на оперативный, а Каманин выбрал командирский.

По окончании учебы он командовал специальной бригадой, затем военно-воздушными силами округа…

В годы минувшей войны генерал-майор Николай Петрович Каманин был командиром прославленного в боях Пятого Винницкого Краснознаменного орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого штурмового авиационного корпуса.

Герой № 2 (таким порядковым помором отмечена Золотая Звезда, которую он носит на груди) стал воспитателем новых героев. 76 летчиков, стрелков и штурманов корпуса, которым он командовал, получили звание Героя Советского Союза. Среди них подполковник Григории Кириллович Денисенко. Этот кавалер Золотой Звезды после войны начал работать начальником аэроклуба в Саратове. У него получил свои первые летные знания космонавт № 1 Юрий Гагарин.

…У генерала Каманина было два сына.

Как сейчас помню день, когда пароход «Смоленск», на борту которого находились челюскинцы и летчики, прибыл во Владивосток. Николай Петрович познакомил меня с женой Марией Михайловной.

— А это, — он указал на мальчика, — мой наследник… Аркадий!

— Сколько тебе лет? — спросил я малыша.

— Пять… шестой пошел.

— Я слыхал, ты хочешь стать капитаном морского корабля?

— Нет, — ответил мальчик и, обняв отца за пояс, категорически заявил: — Я буду, как папа, — летчиком!

И он стал летчиком. Осуществить мечту ему помог отец.

В 1943 году, когда сыну было четырнадцать лет, Каманин взял его на фронт. Он сам выучил подростка летать. Аркадий оказался достойным сыном своего отца и даже опередил его: Николай Петрович начал летать в девятнадцать лет, а сын — в шестнадцать лет служил уже летчиком в эскадрилье связи, имел

правительственные награды и звание старшины.

Но судьбы человеческие подчас складываются совершенно непостижимо. Юный летчик, участник многих боев, слушатель Военно-воздушной академии имени Жуковского, Аркадий Каманин в мирные дни заболел гриппом и умер от осложнения после болезни.

Другой сын Николая Петровича — Лев был вторым представителем семьи Каманиных в стенах академии. Сейчас он работает научным сотрудником в одном из авиационных институтов.

Учился и отец. Николай Петрович поступил в Академию Генерального штаба.

Военачальник, особенно авиационный командир должен учиться ровно столько, сколько служит в армии. Ведь боевая техника совершенствуется, растет, усложняется буквально с каждым днем. И очень скоро летчику Каманину пришлось вплотную столкнуться с новыми, доныне невиданными средствами покорения заоблачных высот.

С 1958 года гвардии генерал-лейтенант Н. П. Каманин — заместитель начальника Главного штаба ВВС страны.

В известной книге Юрия Гагарина «Дорога в космос» там, где рассказывается о приеме кандидатов в космонавты маршалом К. А. Вершининым, есть такие строки: «На этой встрече среди других заслуженных генералов нашей авиации мне радостно было увидеть одного из первых Героев Советского Союза — Николая Петровича Каманина, о котором я так много слышал еще от его бывшего фронтового однополчанина, начальника Саратовского аэроклуба Г. К. Денисенко».

Каманин стал наставником и другом — первых советских космонавтов. Он присутствовал на их занятиях, тренировках, вместе с ними летал на космодром Байконур, откуда был дан старт первому полету человека в космос.

…В солнечное утро 12 апреля 1961 года невысокий худощавый генерал стоял около Гагарина, когда тот отдавал рапорт председателю Государственной комиссии о готовности к полету на космическом корабле «Восток».

Он проводил космонавта № 1 до лифта, который поднял того в кабину.

В эту минуту, как рассказывает Николай Петрович, ему вспомнились родные Меленки, потонувшие в бело-розовой пене весеннего цветения. Он, еще мальчишка, лежит в саду и глядит, как над вишневыми ветками плывут облака. Меж ними синеют просветы неба, такого далекого и голубого, что кажется, нет ему ни конца ни края. И мысль: «А что там выше!» — тревожит душу…

Что-то есть, пусть тоже небо, его продолжение, но какое-то иное, не похожее на видимое с пахнущей садами земли…

И вот свершается мечта. Пусть не он сам, а его питомец поднимется сейчас в то, «иное» небо и будет первым человеком, который взглянет па планету, па которой мы живем и трудимся.

Уже объявлена пятиминутная готовность. Как медленно движется секундная стрелка хронометра! В прохладном бункере, где находятся члены правительственной комиссии, так тихо, что слышно тиканье часов. И вот в 9 часов 7 минут по московскому времени раздается короткая, как выстрел, команда — «Пуск!».

Вспыхивает ослепляющее пламя. Вздымаются клубы серо-черного дыма. Грохот все сильнее и сильнее. Медленно, словно нехотя, поднимается вверх удлиненное серебристое тело многоступенчатой ракеты. На секунду-другую зависает у земли, а затем, оставляя за собой бушующий вихрь огня, исчезает из поля зрения.

— Доброго пути, Юрий!

Сто восемь минут продолжался полет советского гражданина, военного летчика Гагарина в космосе. И все это время другой военный летчик, Каманин, волновался как никогда в жизни. Он был уверен в успехе, но все-таки космос — есть космос, мало ли что может случиться!

…Первым гражданином Вселенной стали называть Юрия Гагарина. Он, по приглашению правительств, по требованию народов, посетил 48 стран Европы, Америки, Азии и Африки. Ему рукоплескал народ героической Кубы, пожимали руки потомки легендарного Икара, его осыпали цветами в Индии, обнимали друзья в Бразилии. Рядом с Гагариным неизменно был его учитель и старший друг Каманин.

Гагарина, сына колхозного плотника со Смоленщины, и Каманина, сына сапожника и ткачихи, принимала королева Великобритании.

У входа в Букингемский дворец гвардейцы в красных мундирах и высоких шапках из медвежьего меха брали «на караул», приветствуя майора и генерала из СССР.

Газета «Дейли Скетч» так писала об этом приеме: «Завтрак был самым веселым событием, имевшим место в комнате № 1844 Букингемского дворца, окрашенной в белый и золотой цвет. Более ста лет тому назад в ней принимали царя Николая I, а теперь — первого в мире космонавта».

Больше русских в этой комнате не бывало. Нельзя не видеть в этом факте знамения времени!

…Германа Титова Каманин не провожал в космический полет. Он был в это время вместе с Гагариным в Канаде, в гостях

у выдающегося политического деятеля и большого друга Советского Союза, борца за мир Сайруса Итона.

Ранним утром Каманина разбудил один из служащих Итона:

— Вставайте, мистер, второй человек из вашей страны в космосе!

Каманин не удержался и крикнул: «Титов?», тем самым раскрыв инкогнито космонавта № 2. Впрочем, это уже перестало быть секретом.

— Да, да, мистер Титов. По радио его называют Германом…

…В жаркое августовское утро Николай Петрович Каманин снова приехал на космодром.

На этот раз в путь к звездам отправлялся космонавт № 3.

Вот уже опущен лифт, который доставил в корабль космонавта. Убрана ажурная ферма, над космодромом опустилась торжественная тишина. Сейчас мысли всех, кто находится на старте, сосредоточены на ожидании той секунды, когда могучая стальная громада начнет свое движение в зенит.

Точно в назначенное время раздается гром работающих двигателей. Доносится по радио веселый голос Николаева:

— Поехали!

И снова волнение. На этот раз пять суток. Все человечество с неослабным вниманием следит за космическим рейсом. Но особо переживает внешне спокойный наставник космонавтов.

Через сутки новые «космические» проводы звездоплавателя № 4 — Павла Поповича. Потом — Быковский, Терешкова, Комаров, Феоктистов, Егоров, Беляев, Леонов…

— Ты сам, Николай, не собираешься слетать в космос? — спросил я недавно Каманина…

— Видишь ли, Михаил, — серьезно ответил он мне. — Когда я поступал в летную школу, мне казалось, что родился чересчур поздно. А теперь, выходит, для того чтобы стать космонавтом — рановато… так годков на тридцать. А вообще, вероятно, родился в нужный срок… для того, чтобы отправлять других в космос…

ПЕРВЫЕ ПОЛЯРНЫЕ…

Последний из могикан

Отдохнув немного после челюскинской эпопеи, я пошел в управление Гражданского воздушного флота. В отделе кадров мне сказали:

— Вы, Михаил Васильевич, теперь у нас не служите. Вас приказом перевели в полярную авиацию…

Я был доволен, так как успел уже полюбить Арктику.

Стоит летчику только раз слетать в Заполярье, как он неизбежно заболеет «болезнью Севера». Он уже не сможет летать «от куста к кусту» на спокойных, хорошо оборудованных линиях европейской части СССР. Здесь не надо бороться с природой, не попадешь нежданно-негаданно в пургу или шторм, часты населенные пункты п аэродромы. И становится скучно пилоту, который изведал радость напряженного многочасового полета над местами, где еще не ступала нога человека.

В то время освоение Севера только начиналось, п он, огромный и нетронутый, лежал под крылом самолета. Редкие поселки и стойбища были отдалены друг от друга сотнями километров. И вдруг над ними появляется самолет! Люди видят машину впервые, но уже знают, что она везет им письма, газеты, лекарства, охотничьи припасы, тетради и книги для школы — многое из того, в чем они нуждаются. Прибытие самолета означает начало связи с большим миром.

Мы, летчики, чувствовали себя на Севере полпредами партии.

Север — это суровая школа для пилота, и каждый полет здесь — экзамен. Начал сдавать его и я.

В 1935 году мне предложили совершить полет по маршруту Москва — Свердловск — Омск — Красноярск — Иркутск — Чита — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — бухта Нагаево — Гижига — Анадырь — Уэлен— мыс Шмидта.

Во время этого полета я попал во владения «короля», посетил его столицу — небольшое стойбище на берегу реки Пенжино, вблизи культбазы Каменское. Самого «короля» я не застал, но познакомился с его подданными и приближенными. Мне показали «наследного принца», немолодого уже, угрюмого коряка, ставшего, кстати сказать, отличным пастухом общественного стада. Владения последнего на нашей земле «монарха» простирались на огромной территории, омываемой водами Берингова и Охотского морей.

Здесь в основном обитают коряки, или, как они сами себя называют, «чавчыв», что значит — оленьи люди. За годы Советской власти коряки шагнули из первобытного родового

общества в социализм. Они увидели самолет раньше, чем колесо обыкновенной телеги.

В двадцатых и начале тридцатых годов «оленьи люди» жили еще родами. Каждый род — особое кочевье. В роде — три или четыре семьи бедняков, имеющие по пятнадцать-двадцать оленей, и одна кулацкая семья, владевшая стадом в пятнадцать, а то и в двадцать тысяч оленей. Сообща члены рода следили за стадом, охраняли его по очереди, не считаясь с тем, у кого сколько оленей. На питание резали обыкновенно оленей, принадлежащих богатым. Коммунисты с Большой земли, принесшие в тундру закон новой жизни, сталкивались в своей агитационной работе с такими возражениями богатеев: «Мы живем так, как нас учит Советская власть — коммуной. У нас все общее…» Два десятка и двадцать тысяч оленей — общие?! А бедняки, с малых лет привыкшие пасти не принадлежащий им скот «заодно» со своим, долго не могли понять: как же можно жить иначе?

Вот у коряков-то и был свой… «король». История этой «династии» довольно древняя. Чуть ли не при Екатерине I какие-то предприимчивые и не лишенные юмора торговцы привезли сюда бутафорскую медную корону, надели ее на голову самого богатого оленевода и провозгласили его «королем». С тех пор медный зубчатый обруч переходил по наследству от отца к сыну. Правда, «король» не имел никакой экономической и политической власти, кроме той, которой он обладал как крупнейший кулак. Тем но менее ему отдавали своеобразные почести. Только в 1934 году, незадолго до моего прилета, корону сорвали с головы последнего «короля», древнего старика, предварительно его раскулачив. Говорят, много было крику — старику очень не хотелось расставаться с короной. «Мне осталось жить немного, — плакался он, — дайте доносить до смерти».

Я корону уже не застал — ее разломили и растащили по кусочкам па память.

…Мир тесен, особенно летчику, даже если он водит воздушные корабли над безлюдными просторами Арктики. Нет, нет да судьба приведет туда, где довелось когда-то побывать и твой давний прилет еще не забыт.

Уже после войны я вновь попал в стойбище на реке Пенжино и, конечно, не узнал его. Теперь это большой поселок из рубленых домов с радиоантеннами на железных крышах, со школой, клубом, магазином, небольшой больницей. Старожилы, посетовав, что из черноволосого я стал белым, признали во мне того самого воздушного «каюра», который прилетел сюда в год, когда сняли корону с «короля».

После обильного угощения олениной — жареной, вареной и

мороженой, что считается особым лакомством, а мне в знак особого уважения преподнесли еще и оленью кость с мозгом, — я коротал вечер в жарко натопленном кабинете директора совхоза. За окном выла пурга, вздымая тучи сухой снежной пыли.

— В такую погоду у нас замирает вся жизнь, — говорил директор совхоза. — Люди сидят по домам. Немало было случаев, когда пойдет человек в пургу к соседу, что живет рядом, ну, в ста метрах, да так и не дойдет. На днях один наш работник двое суток просидел в бане. Хорошо хоть на нее наткнулся, а то так и замерз бы в двух шагах от своего дома…

— С пургой все встречались, — заметил я. — Вы бы лучше про себя рассказали!

— Много нечего говорить, — улыбнулся мой собеседник. — Я такой же коряк, как и все, местный, только, может, довелось учиться поболее. Кончил Институт народов Севера, потом ветеринарный… Вот уже пять лет как командую совхозом, оленей у нас около тридцати тысяч…

Директор легонько постучал пальцем по чернильнице на письменном столе. Затейливый чернильный прибор был искусно выточен из моржовой кости. Резчик создал фигуры людей, оленей, собак. В костяные сопки, служившие фоном для всей композиции, был вделан зазубренный кусок позеленевшей меди.

— Вы про корякского «короля» слыхали? — спросил хозяин чернильницы. — Вот кусочек его короны. Он достался моему отцу, самому бедному из подданных его бывшего величества. Отец был председателем комитета бедноты и сам содрал корону с «короля»… Все это вырезал мой друг, я его и попросил вмонтировать сюда мой сувенир…

В перелете Москва — мыс Шмидта — Москва, протяженностью почти двадцать тысяч километров и продолжавшемся два месяца, было много приключений. Одно из них я вспоминаю теперь с улыбкой, а тогда оно заставило немало поволноваться.

В Хабаровске мы взяли на борт обычную почту и тринадцать больших пачек с билетами лотереи для культбазы в Каменском. Это был громоздкий груз, небрежно упакованный в бумагу и кое-как перевязанный веревками. Я не хотел его брать, но меня уговорили.

При погрузке пачки не уместились в багажных надстройках и были свалены на пол в пассажирской кабине к явному неудовольствию бортмехаников.

В Хабаровске же мне передали радиограмму учительницы с Шантарских островов. Она жаловалась, что в школе нет тетрадей. Пришлось погрузить на самолет еще пятьсот тетрадей.

Чем дальше мы пробивались па север, тем труднее становилось лететь на перегруженных машинах. Под нами расстилались дикие, необжитые места, где можно пролететь сотни километров и но увидеть человеческого жилья, а мест для вынужденной посадки становилось все меньше и меньше. Погода портилась прямо-таки не по дням, а по часам.

И вот во владениях корякского «короля» в Гижнге, где три дня без роздыху бесновалась пурга, бортмеханик сказал мне:

— Прошу вашего разрешения оставить здесь несрочный груз — билеты осоавиахимовской лотереи для базы Каменское. Этот груз — хоть и не особо тяжелый, но места занимает много, а у нас и без того тесно.

— А не получится ли так — везли почту па самолете, люди на нее надеялись, а она через год придет на пароходе?

— Не беспокойтесь. Отсюда в Каменское каждые два дня почта отправляется на нартах. На третьи сутки будет на месте.

Я сдался:

— Сгружайте…

В Каменском к самолету подъехали двое нарт с вооруженной охраной. Мы стали сдавать почту.

— Что вы сегодня с охраной? — спросил я.

— Важная почта, товарищ Водопьянов.

Мы развязывали каждый мешок и по описи проверяли его содержимое. Когда самолет, к удовольствию бортмехаников, освободился от груза, меня спросили:

— А где же главная почта?

— Какая это — главная? — удивился я. — Здесь все, что у нас было.

— Нет не все. Вот радиограмма. Хабаровск сообщил, что на вашем самолете нам выслано полмиллиона рублей. Куда вы их запрятали?

— Разве мы стали бы шутить с таким грузом? Не было у нас никаких денег. Мне не раз приходилось возить деньги на Сахалин, их всегда упаковывают в кожаные мешки.

— Мы не знаем как и во что были упакованы деньги, но известно, что с вами их выслали из Хабаровска!

Бортмеханик высказал предположение:

— А может быть, мы не лотерейные билеты, а деньги оставили в Гижиге?

Красноармеец побежал на рацию.

Вскоре пришел ответ из Гижиги. В бумажных пачках оказались не лотерейные билеты, а деньги, пятьсот тысяч рублей.

Как я обрадовался! Шуточное ли дело — потерять полмиллиона казенных денег!..

«Да, — подумал я, — в Хабаровске живут верные ученики Остапа Бендера…»

Почему нас обманули и не сказали, что мы везем деньги — не знаю. Хорошо, что все обошлось благополучно…

Рассказ, ставший проектом

…После возвращения из полета на мыс Шмидта, я зашел в редакцию «Комсомольской правды». Сотрудники газеты радушно встретили меня.

Завязался оживленный разговор. Неожиданно один из товарищей спросил:

— А куда бы вы хотели полететь сейчас? Какой маршрут представляется вам наиболее интересным?

Такой вопрос я уже не раз задавал себе сам. Меня привлекал полет вдоль северного побережья — от Архангельска до Уэлена, но еще интереснее был бы прыжок на Северный полюс.

— Мне хотелось бы, — сказал я, — не только покружиться над полюсом, но и обеспечить возможность подробного изучения Центрального полярного бассейна.

Журналистов заинтересовала идея полета на полюс. Посыпались со всех сторон вопросы:

— А как вы представляете себе этот полет?

— Можно ли осуществить такой смелый проект?

— Какими средствами?

— Проекта еще никакого нет, — ответил я, — пока это только мечта. Если позволите, я готов сейчас немного пофантазировать.

И я начал рассказывать об организации на полюсе научной зимовки. Это была только фантазия, но она покоилась на реальных возможностях советской авиационной техники. Только с помощью авиации можно было, по моему мнению, доставить в центр Арктики научную экспедицию с достаточным запасом продовольствия, приборами и снаряжением. Для участия в таком полете нужно несколько самолетов Это даст возможность летчикам в случае необходимости быстро прийти на выручку друг другу.

— Верно, верно! — поддержали остальные. — Напишите и назовите этот рассказ «Мечта пилота».

Очень часто после беседы в редакции «Комсомольской правды» я ловил себя на том, что беспрестанно думаю о Северном полюсе.

Полюс! Среди необозримых ледовых просторов затерялась точка, где сходятся все земные меридианы, где расположена воображаемая ось вращения земли. Там хранится великая тайна рождения погоды, движения ветров, дрейфа льдов. Сотни лет стремится туда человечество, чтобы разгадать эту тайну. Но природа крепко храпит ее. Корабли, аэростат, дирижабли, на которых исследователи Арктики пытались попасть на полюс,

сковывало льдом, разбивало штормом, заметало пургой.

Изучая труды полярных исследователей, я пришел к твердому убеждению, что ледовая обстановка в районе полюса благоприятствует посадке. Я понял также, почему экспедиции, пытавшиеся покорить Северный полюс, были обречены на неудачу. Их участники несли в Арктику свое мужество, отвагу и волю, но были одиноки. Они могли рассчитывать только на помощь своих родных и друзей. За нами же стоит могучая Родина. Партия, правительство будут направлять наши действия, следить за осуществлением полета и в любую минуту, если это потребуется, окажут необходимую помощь и поддержку.

Нельзя не учесть и того, что машины, которыми располагали ранее участники экспедиций на полюс, были далеки от совершенства, в то время как созданная за годы пятилеток авиационная промышленность нашей страны вооружила полярную авиацию надежными, первоклассными машинами.

…Повесть была близка к концу, когда неожиданно меня вызвал к себе начальник Главного управления Северного морского пути Отто Юльевич Шмидт.

Он приветливо встретил меня и, усадив в кресло, спросил:

— Так вы мечтаете о полете на Северный полюс?

Этот вопрос не застал меня врасплох.

— Да, — твердо ответил я, но тут же добавил: — Мечтаю о полете на полюс, по сочту долгом полететь туда, куда мне предложат.

— Вот потому-то я вас и вызвал, что вы мечтатель, — разглаживая свою знаменитую бороду п тепло улыбаясь, сказал Шмидт.

После небольшой паузы он произнес:

— Ваша мечта близка к осуществлению… Правительство поручило нам организацию научной станции на дрейфующей льдине в районе Северного полюса. Нам необходимо перебросить на полюс зимовщиков, грузы, научное оборудование. Предлагаю вам составить проект летной части воздушной экспедиции на полюс.

— Проект будет подготовлен, — твердо сказал и.

— Помните, — добавил Шмидт, — что вы должны предусмотреть все.

Вместо докладной записки я вручил Шмидту объемистую рукопись «Мечта пилота».

Принимая от меня эту рукопись, Отто Юльевич удивленно посмотрел на нее и, взвесив на руке, сказал:

— Да ведь это целое сочинение!

— Здесь вы найдете все…

— Я думаю, что теперь у меня достаточно материала, чтобы закончить проект и представить его на утверждение правительства.

Прошел месяц.

Телефонный звонок вызвал меня к Шмидту. Когда я зашел к нему, он беседовал с начальником управления полярной авиации Марком Ивановичем Шевелевым. Оба были взволнованы.

Вставая из-за стола и обращаясь ко мне, Шмидт сказал:

— Правительство утвердило проект высадки научной экспедиции на дрейфующую льдину в районе Северного полюса. Начинайте действовать! Прежде всего слетайте на Землю Франца-Иосифа. Выберите там базу для экспедиции поближе к полюсу. Этот перелет, несомненно, даст вам очень многое.

Я ушел окрыленный.

…Впервые в истории авиации самолет перелетел Баренцево море и достиг земли Франца-Иосифа.

Моя машина прошла около четырех с половиной тысяч километров в тяжелых метеорологических условиях. Поэтому, прежде чем приступить к выполнению главной задачи — полетам над архипелагом, необходимо было тщательно ее осмотреть.

Работая и отдыхая, мы присматривались к жизни зимовщиков. На каждом шагу, даже в мелочах, видна была большая забота о полярниках. Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно уже забыли о «полярной экзотике», о наспех сколоченных хибарках, обогреваемых кострами или примусом, о холоде и сырости.

Пока находишься в доме, ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти па «улицу», и Арктика дает себя знать. Тут и там висят шкуры убитых медведей, ветер валит с ног.

Это самый красивый уголок из всех, что мне приходилось видеть за Полярным кругом. Особенно хороша бухта в полярный день, когда ярко-оранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед домиком зимовки, — все это переливается на солнце множеством цветов и оттенков.

…Подготовка самолета к разведывательному рейсу была закончена, но тяжелые облака и штормы долго не давали отправиться в полет, а когда подходящая погода установилась, я немедленно отдал приказ о вылете.

Тяжело нагруженная машина пробежала по льду бухты и нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа.

Вперед, только вперед!

Хорошо лететь над ледяными просторами Крайнего Севера в ясный солнечный день! Воздух необычайно прозрачен. Видимость превосходная. Видишь на такое расстояние, какого никогда не охватит глаз летчика в полете над землей.

До острова Рудольфа, самой северной точки советской земли, оставалось километров сто, а уже можно было различить вдали круглый снежный купол, возвышающийся над островом.

Под крылом самолета проплывали огромные ледяные поля, испещренные темными извилинами разводий. Льды движутся, принимают самые причудливые формы. Иногда льдины сталкиваются и неуклюже переваливаются одна через другую, словно играют в чехарду.

Я знал, что где-то в этих местах оборвалась жизнь отважного путешественника лейтенанта русского флота Георгия Яковлевича Седова.

Ученый-гидрограф, исследователь Крайнего Севера Седов понимал, что успешное плавание по Ледовитому океану невозможно без изучения законов движения арктических льдов. А для этого необходимо побывать в центре Ледовитого океана — на Северном полюсе. Седов мечтал о том, чтобы честь достижения «вершины мира» принадлежала его родной стране.

Царское правительство отказало Седову в средствах для организации экспедиции на полюс. Ценой огромных усилий собрал он частные пожертвования. Денег оказалось в обрез, и Седову нелегко было найти подходящее судно, подобрать умелую команду, закупить продовольствие, теплую одежду, ездовых собак.

В конце августа 1912 года на небольшом деревянном судне «Святой Фока» Седов покинул Архангельский порт. Его провожали «отцы города» — жертвователи. Очевидцы рассказывают, что один из первых богатеев Архангельска выступил на проводах с такой речью:

— Ну вот, Георгий Яковлевич, снарядились вы в дальнюю дороженьку, закупили всякую теплую одежду, потратились. А по моему разумению, все это зря! Отправлялись бы на Южный полюс — всего этого не понадобилось бы. Потому, там юг… тепло. Большая бы получилась экономий… Но сделанного не воротишь! Прощевайте, сударь!

Неизведанные трудности ждали Седова. Он предполагал в том же году добраться до одного из островов Земли Франца-Иосифа, зазимовать там, а с наступлением лета отправиться

пешком к Северному полюсу. Однако эти расчеты не оправдались. Уже в горле Белого моря его задержали свирепые штормы. А потом тяжелые льды зажали суденышко, и «Святому Фоке» пришлось встать на зимовку. Только в следующее лето льды выпустили экспедицию из своих цепких объятий.

Седову с большим трудом удалось достичь Земли Франца-Иосифа; там он нашел удобную бухту, названную им Тихой, и остался здесь на вторую зимовку.

Запасы топлива и продовольствия быстро таяли. Тяжелые условия второй зимовки, недоедание, болезни подтачивали волю спутников Седова. Он понимал, что только достижение цели может поднять дух участников экспедиции.

И вот 15 февраля 1914 года три человека вышли в поход к Северному полюсу.

На седьмой день цинга свалила с ног Седова. Товарищи уложили его на нарту и продолжали идти вперед.

Иногда он приходил в себя, приподнимался и окликал спутников:

— Куда вы меня везете? Дайте компас, карту… Так… Так… вы идете правильно, к полюсу. Спасибо, друзья! Вперед, только вперед! — И он снова впадал в беспамятство.

Широкая лента темной воды преградила им путь. Надо было ждать, пока разводье замерзнет. Разбили палатку, в ней лежал умирающий Седов. Мороз достигал сорока градусов. Началась пурга, нестерпимо завывал ветер. А когда появилось наконец долгожданное солнце, товарищи вынесли Седова из палатки. Георгий Яковлевич последний раз, не отрываясь, глядел, как сквозь рваные облака то появляется, то исчезает огненный шар. Утром 5 марта он умер.

Матросы дождались, когда замерзнет разводье, и доставили тело своего начальника па остров Рудольфа. Там на мысе Лук они вырубили кирками в промерзшей земле могилу и опустили в нее завернутое в брезент тело Седова, прикрыли флагом, который был предназначен для подъема на полюсе. Над могилой сложили холмик из камней.

Через четырнадцать дней тяжких скитаний Пустотный и Линник добрались до бухты Тихой, где стоял «Святой Фока».

С именем Седова связан п первый в мире полет аэроплана за Полярным кругом.

Когда весть об исчезновении экспедиции Седова дошла до столицы России, передовая общественность стала требовать от правительства организации поисков «Святого Фоки». Но морское министерство не скоро откликнулось на это. Лишь после долгих хлопот была наконец разрешена спасательная экспедиция.

Но как найти маленькое суденышко в бескрайних просторах Северного Ледовитого океана? Обследование огромного ледяного пространства на паровых судах потребовало бы слишком много времени.

Предложили использовать для поисков Седова самолет. Это было поручено Яну Иосифовичу Нагурскому. Он стал первым в мире летчиком, которому удалось осуществить беспримерные по трудности полеты в Арктике.

Двадцатипятилетний военный летчик «поручик по адмиралтейству» Нагурский хотел лететь на самолете русской конструкции, но начальство решило приобрести поплавковый аэроплан во Франции на заводе братьев Фарман. Как ни спорил Нагурский, как ни доказывал преимущества отечественной машины, построенной известным конструктором Григоровичем, царские генералы были непреклонны, и молодой офицер скрепя сердце отправился во Францию.

Почти месяц продолжалась приемка самолета. Фирма «Фарман» заверяла, что гидроплан сможет поднять в воздух триста килограммов, а на самом деле его грузоподъемность оказалась значительно меньше и скорость ниже обещанной. Но выбора у Нагурского не было.

Прошел месяц. И вот самолет, разобранный на части и упакованный в ящик, взят на борт парохода «Печора». Пароход благополучно достиг Новой Земли и отдал якорь в Крестовой губе.

Летчик и механик Кузнецов на берегу стали собирать гидроплан. Погода стояла скверная: туман был настолько плотен, что, находясь у крыла самолета, они не видели его хвоста. А потом пошел дождь со снегом. Нагурский и Кузнецов, насквозь промокшие, работали по многу часов, пока не собрали машину.

Двадцать первого августа 1914 года Нагурский поднялся в воздух. Это был первый пробный полет. Затем он приказал механику готовиться к полету на поиски экспедиции Седова.

Летчик и механик тепло оделись. На них были кожаные куртки, овчинные полушубки, меховые брюки. На борт самолета взяли ракеты для сигнализации, инструменты, запасные части к мотору. Не забыли и небольшой запас продовольствия.

«Фарман», на котором летал Нагурский, развивал скорость около ста километров в час. На самолете был всего-навсего один прибор — анероид, показывающий высоту; летчик держал его в кармане, как часы.

В задачу Нагурского входило разведать пространство от Крестовой губы до острова Панкратьева. Там подлежало произвести посадку и ожидать пароход, вышедший вслед за

самолетом.

Впервые безмолвие ледяных просторов было нарушено треском авиационного мотора. Любопытные белые медведи, услышав незнакомый шум, неуклюже переваливаясь, бежали за тенью самолнта, скользившей по ослепительно сверкающему снегу.

Нагурский и Кузнецов до боли в глазах всматривались в море и безлюдные дикие берега Новой Земли.

Летчик обследовал каждую бухту, пытаясь обнаружить пропавшее судно, но не видел никаких признаков жизни.

Ясная солнечная погода сменялась пасмурной, приходилось летать чуть ли не вслепую. Отважный пилот спускался в разрывах между облаками к береговой черте и, осмотрев ее, снова набирал высоту.

Чем дальше на север уходил самолет, тем хуже становились условия полета. Как отметил потом Нагурский в своем рапорте, «во всех проливах стоял старый, цельный лед». Случись вынужденная посадка — нилоту и механику грозила бы гибель. Сесть на лед самолету, оборудованному поплавками, нельзя.

И все же летчик не прервал разведки и по повернул обратно. Самолет Нагурского находился в воздухе четыре часа двадцать минут — продолжительность полета редкая в те годы даже над сушен в условиях средних широт.

Нагурский посадил свой самолет на воду и с трудом стал рулить к скалистому берегу, обходя торчащие из воды острые камни. Для того чтобы пришвартовать свою машину, летчик и механик прыгнули в ледяную воду. Наконец гидроплан надежно закреплен… Холодный ветер продувает мокрую одежду. Нагурский собрал плавник — бревна, выброшенные волной на берег, облил их бензином и зажег костер. Усталые люди заснули у огня. Но мысль о пароходе, который должен прийти сюда, прервала сон летчика. Он вскочил, поднялся на высокую скалу и стал пускать в небо дымовые ракеты. Яркие огненные точки изредка озаряли хмурое небо и медленно опускались к бурным водам.

Лишь через пятнадцать часов после посадки к ним подошел пароход, с которого заметили сигналы Нагурского. Матросы доставили па берег бензин и машинное масло.

Начался второй арктический полет. Закончив разведку, Нагурский сел у Архангельской губы и восемнадцать часов ждал плывший за ним пароход «Андромеду».

На другой день разразился шторм. Гидроплан беспомощно прыгал на волнах, с силой ударявших в скалистые берега. Белые «барашки» перекатывались через поплавки машины. Необходимо

было немедленно закрепить самолет па стоянке. Нагурский был в это время на пароходе, бросившем якорь довольно далеко от берега. Капитан, не советовал опушать шлюпку — шквальный ветер мог опрокинуть ее. Но летчик настоял на своем и вместе с четырьмя смельчаками матросами добрался до прибрежных скал. Самолет был спасен.

Нагурский совершил еще несколько полетов над льдами в надежде обнаружить экспедицию Седова. В один из таких полетов на высоте пятисот метров внезапно отказал мотор, но летчик, спланировав, блестяще посадил самолет в открытом море. К нему на помощь приплыла шлюпка с «Андромеды», гидроплан был взят на буксир и доставлен к берегу.

Через несколько дней к «Андромеде» подошел пароход «Герта». Капитан сообщил, что видел «Святого Фоку», идущего в Архангельск.

Работа спасательной экспедиции закончилась. Гидроплан был разобран и поднят на борт.

Так проходил первый полет в северных широтах, доказавший, что летать там можно и нужно.

Отважный русский летчик Нагурский предвидел значение авиации в изучении арктических просторов. Еще в 1914 году он выдвинул проект перелета через Северный полюс в Америку. Он предложил на пути от острова Рудольфа к полюсу создать три базы, привезти на каждую по два самолета, горючее, продовольствие. Три такие же базы он предлагал организовать и по ту сторону полюса. Двадцать три года спустя советские летчики совершили перелет, о котором мечтал Нагурский, но обошлись без всяких промежуточных баз — новая техника позволила это.

О дальнейшей судьбе отважного русского летчика долгое время точно не знали. Предполагали, что он погиб во время первой мировой войны, вступив в бой с тремя немецкими самолетами.

В двадцать девятом томе Большой советской энциклопедии в заметке, посвященной Нагурскому, указаны годы его жизни: 1883–1917.

И вдруг в 1956 году выяснилось, что Нагурский жив.

Он приехал в Москву из Польской Народной Республики по приглашению Главсевморпути и побывал у меня в гостях. От него мы и узнали, что произошло…

За воздушным боем наблюдали с береговой базы и видели, как самолет Нагурского рухнул в воду Рижского залива. Донесение о гибели отважного пилота было тотчас же отправлено высшему командованию, а письмо с печальной вестью — его

родителям. Однако это было преждевременно. Два часа летчик и механик подбитого гидросамолета провели в ледяной воде, держась за обломки своей машины. Их заметила и подобрала русская подводная лодка. А тем временем рапорт о гибели штабс-капитана Нагурского был подшит к его личному делу. Этот наспех составленный документ и ввел в заблуждение тех, кто много лет спустя заинтересовался судьбой первого полярного летчика.

Есть в энциклопедии еще одна ошибка. Оказывается, Нагурского зовут не Иван, а Ян. В царской армии польское имя Ян переделали на русское Иван.

После госпиталя Нагурский поехал на родину, в Варшаву, чтобы повидаться с родителями. Грянула революция, и русский военный летчик застрял в Польше. Не желая идти в армию воевать против молодой Советской республики, Нагурский скрыл, что он офицер, и стал работать инженером на сахарном заводе. Пригодилось его техническое образование.

— Мы долго смеялись с женой, — рассказывает Ян Иосифович, когда недавно прочли случайно попавший к нам том энциклопедии, и, конечно, написали письмо в Советский Союз.

Первый полярный летчик рассказал мне много интересного.

Оказывается, он был курсантом Гатчинской авиационной школы в то самое время, когда туда поступил Нестеров. Нагурскому нередко поручали летать с новичками, он поднимал в воздух будущего творца «мертвой петли». Они вместе окончили школу, и на празднике лучшие выпускники Нестеров и Нагурский, поднявшись в воздух, демонстрировали перед публикой немногочисленные в те времена фигуры пилотажа. За этим полетом наблюдал ученик реального училища Борис Чухновский — человек, которому потом довелось продолжить дело, начатое Нагурским.

На разведку льдов…

…Прошло десять лет после полетов Нагурского, и над Новой Землей вновь появился самолет. Его вел молодой советский летчик Борис Григорьевич Чухновскпй.

Еще мальчиком Борис Чухновский прочел книгу известного полярного исследователя Фритьофа Нансена «Во мраке ночи п во льдах» и заинтересовался Арктикой. Позднее, уже став военным летчиком, Чухновский летал на разведку льдов в Финском заливе и все больше и больше задумывался над тем, как много может сделать самолет для исследования Крайнего Севера.

В 1924 году была организована Северная гидрографическая экспедиция, и Чухновский добился, чтобы его назначили летчиком этой экспедиции.' Он стал летать на разведку льдов в Карском и Баренцевом морях. Благодаря смелым полетам Чухновского удалось точно определить несколько опасных для кораблей мелких мест. Ведь в северных морях вода настолько прозрачна, что, когда светит солнце, хорошо видно с воздуха на глубину в двадцать и даже тридцать метров.

В следующем году летчики гидрографической экспедиции сделали много исправлений на карте Карского моря. Чухновскому опять удалось обнаружить немало подводных опасностей, подстерегавших полярных капитанов около восточного побережья Новой Земли. Он же установил, что заливы Брандта, Шуберта, мыс Галля нанесены на карту неправильно.

Вылетая на разведку, Чухновский находил чистую ото льдов воду и тем самым помогал прокладывать курс каравану судов, идущих на север.

С легкой руки Бориса Григорьевича Чухновского авиация стала широко применяться для ледовой разведки.

Сейчас ни один ледовый капитан не обходится без «второго зрения», как северные моряки зовут летчиков, ведущих воздушную разведку. И нет, кажется, полярного летчика, который не летал бы на такую разведку.

Изучив ледовый режим, научные работники заранее определяют, когда и каким курсом лучше плыть кораблям, а летчики умело находят разводья, каналы и проводят суда даже при самой тяжелой ледовой обстановке.

В большой степени благодаря летчикам Северный морской путь стал большой водной дорогой между Европой и Дальним Востоком. В 1928 году Чухновский принимал участие в спасении экспедиции Нобиле. На плавучем льду почти у восемьдесят первой параллели он обнаружил двух участников экспедиции

«Италия». Через сутки ледокол «Красин», подойдя к месту, указанному Чухновским, взял на борт измученных итальянцев. Спасательная экспедиция была закончена.

НАД ЛЬДАМИ

Ценой энтузиазма

…Воздушный корабль летел на Северный полюс. Рев ого четырех мощных моторов нарушал вечное молчание Арктики.

Я сосредоточенно наблюдал, как бегут под крылом бесконечные нагромождения торосов, черные разводья, сверкавшие на солнце айсберги, ледяные поля, густо изрезанные трещинами, причудливый рисунок которых напоминал гигантскую паутину.

Ярко сияло солнце. Горизонт был чист.

Казалось, погода благоприятствовала нашему вторжению в заповедные пределы центра Полярного бассейна. Но минут через двадцать полета Н-170 встретил клочья тумана. Погода явно испортилась. Самолет ужо летел в прослойке облаков.

Возвращаться не хотелось. Решили идти вперед и только в том случае повернуть обратно на остров Рудольфа, если сомкнутся верхние н нижние облака и машина попадет в обледенение.

Никто и не подозревал, что в левом крыле самолета бортмеханики переживали очень тяжелые минуты.

Они заметили подозрительный пар над средним левым мотором. Он просачивался снизу, из крыла. Один из механиков приложил руку к нижнему шву и обнаружил, что из радиатора вытекает незамерзающая жидкость — антифриз. Значит, мотор скоро выйдет из строя. Посадка неизбежна, а под нами сплошные облака.

Старший механик подошел ко мне и тихонько доложил о случившемся.

— Ты кому-нибудь говорил о моторе? — спросил я.

— Только начальнику экспедиции.

— Ну и что Отто Юльевич?

— Он приказал доложить тебе.

— Полетим на трех моторах. Там будет видно.

Механик улыбнулся:

— Правильно. Шмидт тоже считает, что нужно идти вперед.

Я посмотрел на второго пилота — Михаила Сергеевича Бабушкина. Он спокойно сидел за штурвалом. «Ничего ты, дружище, не знаешь, — подумал я. — Ведь с минуты на минуту должен остановиться мотор. Сказать тебе, что ли? Нет, не скажу, не надо расстраивать».

Машина шла сквозь облака. Все четыре двигателя работали безукоризненно. Но какой ценой?

Механики прорезали металлическую обшивку нижней части

крыла и, найдя в радиаторе течь, поспешно замотали трубку флянца изоляционной лентой. Но остановить потерю антифриза не удалось. Драгоценная жидкость капля за каплей уходила из мотора. Тогда все трое начали прикладывать сухие тряпки к месту течи. И, когда эти тряпки намокали, отжимали их в ведро, а из него перекачивали обратно в бачок мотора.

Для этой несложной операции пришлось снять перчатки и в двадцатитрехградусный мороз при стремительном ветре высунуть наружу руки. Очень скоро обмороженные руки покрылись кровавыми ссадинами, а на ладонях появились волдыри от ожогов горячей жидкостью.

Несмотря на мучительную боль, механики продолжали собирать драгоценную жидкость.

С каждым поворотом винтов машина приближалась к Северному полюсу. Самолет поглощал километр за километром воздушного пути. Погода все ухудшалась. Коридор среди облаков, в котором мы летели, становился уже. Вот-вот облака сойдутся. Казалось, что мы мчимся в пасть огромного свирепого чудовища. Наконец оба слоя облаков сошлись.

В это время я услышал голос старшего механика:

— Командир, лети спокойно! Мотор будет работать.

Кивнув Михаилу Сергеевичу, я указал на окно: плохо, мол, там! Бабушкин понял, наклонился в мою сторону и громко крикнул:

— Ничего, Миша, долетим!

Когда самолет подошел к 88-му градусу северной широты, словно кто-то отдернул гигантский занавес, сотканный из облаков. Освобожденное арктическое солнце бросилось навстречу.

Его лучи скользнули но оранжевой обшивке корабля, зажгли мириады веселых искристых огней. Винты с прежней силой рассекали прозрачный голубой воздух.

Четыре мотора пели торжествующую песню победы. Один из них питался и жил силой человеческого энтузиазма.

Внизу расстилалась пустыня.

Все на самолете знали, что приближаемся к заветной цели, и напряженно ждали: когда же наконец штурман Спирин произнесет короткое слово: «Полюс».

И вот он вышел из штурманской рубки и спокойно сказал:

— Под нами полюс!

Все прильнули к окнам.

1000 метров — ничего по видно, 900 метров — ничего, 800… 700… Сквозь облака мелькнул лед, но с такой быстротой, что никто не успел разобрать, какой он.

Шестьсот метров. Наконец облачная нелепа выпустила самолет из своих влажных объятий.

Вокруг раскинулись бесконечные ярко-белые ледовые поля с голубыми прожилками.

Казалось, что беспредельная поверхность океана вымощена плитами разнообразных форм и размеров. Они напоминали геометрические фигуры, вычерченные детской рукой,

Где проходит ось Земли?

Наконец льдина выбрана. Ее окружают со всех сторон нагромождения высоких торосов. Посредине ровная площадка, примерно семьсот на четыреста метров. На нее-то я и решил опустить тяжелый самолет.

Снижаюсь. С огромной быстротой замелькали под крылом торосы, вот-вот заденем их лыжами. Тяну штурвал на себя. Самолет опускает хвост, секунды две идет на высоте не выше метра, а потом мягко касается нетронутой целины снега. На всякий случай выключаю моторы вдруг не выдержит льдина, и машина провалится.

— Михаил Сергеевич, парашют! — кричу я.

— Открыл, — отвечает Бабушкин.

Наш стремительный бег замедляет огромный, в пятьдесят квадратных метров, купол парашюта, раскрывшийся позади самолета. Этот необычный тормоз мы придумали в Москве, готовясь к экспедиции на Северный полюс.

Самолет катится вперед все медленнее и не проваливается. Снова включаю моторы: раз уж садиться, так по всем правилам — с работающими двигателями.

Это произошло 21 мая 1937 года в 11 часов 35 минут по московскому времени.

Советский самолет первым в мире опустился на льдину в районе Северного полюса.

— Северный полюс — наш!

Мы и не заметили, как оказались в объятиях друг друга. На радостях Бабушкин, кажется, раз десять подряд обнял и поцеловал радиста Кренкеля, думая, что обнимает разных людей. Закипела работа по организации научной дрейфующей станции «Северный полюс-1».

Среди просторов Северного Ледовитого океана стояла на льдине большая оранжевая птица. Неподалеку от нее яркими, тоже оранжевыми пятнами выделялись шелковые палатки, где спокойно уснули тринадцать человек — граждане великой Страны Советов. В меховых спальных метках мы совсем не чувствовали мороза.

Разбудил меня страшный шум. Заботливый Бабушкин — на редкость внимательный к товарищам и самый опытный полярник среди нас — разжигал примус. Минуты через две-три в палатке стало так тепло, что мы могли вылезти из мешков и спокойно одеться, не ежась от холода.

— Который теперь час? — спросил я.

— Десять, — уверенно ответил Спирин.

— Утра или вечера?

— По-моему, утра, — на этот раз с сомнением в голосе протянул Иван Тимофеевич.

— А по-моему, вечера. Мы спали часов двадцать, не меньше.

— Нет, не может быть. Сейчас должно быть утро, — вмешался в разговор Бабушкин.

— Откуда ты знаешь, что утро? Как ты это определил? Научи нас, ведь ты старый полярный волк, — пристал я к Бабушкину.

— Кажется, утро, — ответил он, — впрочем, я не уверен. Знаю только одно: мы спали крепко и долго.

Так мы и не решили, что сейчас — утро или вечер, день или ночь. Только по радио можно было точно определить время, а у нас испортилась радиостанция.

— В первое время, когда попадешь на Крайний Север, — рассказывал нам Бабушкин, — трудно привыкнуть к тому, что солнце светит беспрерывно. Человек не в состоянии уснуть, его мучит бессонница. Наконец, на вторые или третьи сутки, сваливаешься на койку и спишь как убитый. Как-то после долгой изнурительной работы один из участников зверобойной экспедиции решил отдохнуть. Было одиннадцать часов ночи. Он спустился в свою каюту, зажег электрическую лампочку, чтобы создать иллюзию вечера, и с книжкой лег на койку. Вскоре он заснул. Через некоторое время проснулся и подумал, что не годится спать в одежде. Часы показывали двенадцать, он решил, что проспал только один час. Разделся, снова заснул и проспал до десяти часов. «Надо вставать, — сказал он, — поспал достаточно — одиннадцать часов». Оказалось, однако, что он проспал двадцать три часа. Вот что делает незаходящее полярное солнце! — закончил, улыбаясь, Бабушкин..

Михаил Сергеевич любил и умел рассказывать, а самое главное — ему было что рассказать.

Шестнадцать суток жили мы на льдине у Северного полюса, ожидая сначала прилета остальных самолетов экспедиции, а потом погоды, и все это время не уставали слушать рассказы Бабушкина. Бывало, заберемся в кабину самолета, закурим п кто-нибудь попросит:

— Расскажите, Михаил Сергеевич, как вы начинала летать на Севере…

Бабушкин не заставлял себя просить вторично. Многое из того, что говорил Бабушкин, запомнилось. Несколько пет спустя об одном из его приключений я написал рассказ. Привожу его здесь полностью.

Люди на льдине

Короткий зимний день медленно угасал. Хмурое северное небо и студеное море стали неотделимы друг от друга. В избах беломорского села Койда засветились огоньки. Они светили недолго и потухли. Село заснуло. Непроглядная тьма окутала и небо, и землю, и море.

В середине ночи проснулись все койдинцы. За стенами их прочно, на долгие годы, срубленных изб ревел и бушевал ураган. Все кругом содрогалось, как в лихорадке. Загромыхали по замерзшей земле железные листы, сорванные с крыши дома местного богатея — прасола. Вспенилось море, волны кидались на берег, как бешеные звери. К разбойничьему свисту бури примешивался гул отдаленной пушечной канонады. Это свирепый ветер гнал ледяные поля, и они с грохотом сталкивались и ломались.

Первыми, кого разбудила буря, были родные зверобоев, ушедших на промысел тюленей в море. Закричали внезапно проснувшиеся дети. Громко заплакали женщины. Старики зажгли лампады у икон и властно приказали:

— Молиться!

Все встали на колени. Люди, охваченные горем и отчаянием, читали молитву о «плавающих и путешествующих». Они просили небо, чтобы море вернуло им мужей, отцов, братьев, которые уплыли вчера и неизвестно, вернутся ли когда-нибудь. Море, дающее им хлеб насущный, не знает пощады, оно похитило у них уже многих близких.

Село Койда стоит на голом берегу у горла Белого моря, сурового п коварного. Все юноши и мужчины села — зверобои. Смелые охотники зимой на тяжелых лодках или парусниках плавают в движущихся льдах, ежечасно подвергаясь смертельной опасности. Осторожно они подбираются к лежбищам тюленей, выходят на льдины, и начинается «зверобойка». Промысловики неделями живут на льдинах, ночуя под опрокинутыми лодками. Опасен и тяжел их труд, дающий скудное пропитание. Другого промысла здесь и не могло быть. Заниматься хлебопашеством нельзя — кругом унылая тундра, низкорослый лес, мох да гранитные валуны…

…Буря стихла к утру, когда неяркое северное солнце показалось на хмуром небе. На смену буре пришла пурга. Ничего не было видно, кроме сталкивающихся друг с другом вихрей сухой снежной пыли.

На берег вышло все население Койды. Молодые женщины с

детьми на руках, закутанными в теплые платки, сгорбленные старухи, старики, с длинными посохами в руках, присмиревшие подростки. Когда проходил снежный шквал, все напряженно вглядывались в горизонт, как будто пытаясь там увидеть своих кормильцев. Но вновь налетал слепящий снежный смерч. А чуть светлело, люди снова молча смотрели вперед, по ничего не видели, кроме серого неба, свинцовых волн и медленно плывущих льдин.

На следующий день никто уже не вышел на берег. Но к чему! Надежда и отчаянно сменяли друг друга. Медленно тянулось время. Кое-кто из зверобоев вернулся к вечеру. Но не все…

На третье утро недалеко от села выбросило на берег разбитую лодку. В ней находился чуть живой, полузамерзший, голодный и измученный человек. Это был самый младший из койдинских охотников — семнадцатилетний Филька. Отогревшись, он, запинаясь от волнения, рассказал, что с двумя своими товарищами — братьями Федором и Кириллом Горшковыми — обнаружили большое лежбище зверя. Зверобои отдыхали у костра после удачной охоты на тюленей, когда внезапно налетел шторм невиданной силы. Он, Филька, побежал к лодке и прыгнул в нее. В ту же минуту льдину раскололо на несколько частей. Ветер быстро унес обломки льдины с двумя людьми в море. Фильке удалось спастись, а Горшковы, вероятно, погибли…

Избы братьев стояли рядом, на самом краю села. У старшего, Федора, дом был побольше. С ним жил отец, вдовая сестра. У Федора было пять душ детей. Кирилл лишь недавно отстроился. В новом доме он жил с молодой женой, тещей и грудным сыном.

Снохи не ладили между собой. Но горе объединяет людей. И семьи братьев Горшковых трое суток были неразлучны. Женщины уже выплакали все слезы п только часто моргали красными, воспаленными веками. Старик все время подливал деревянное масло в лампаду, горевшую перед большим старым образом Николы-чудотворца. Детишки, забравшись на печку, с любопытством наблюдали оттуда за народом, битком набившимся в просторную Федорову избу. Все село от мала до велика перебывало здесь в эти печальные дни. Люди входили, истово крестились и молча стояли, выражая присутствием свое соболезнование. Поморы, выросшие в краю суровой, скупой природы, привыкшие но многу недель во время промысла быть один на один со льдами и морем, вообще неразговорчивый народ. А тут еще такое несчастье. Что говорить? К чему утешать? Ведь море все равно не вернет своих пленников.

В избе царила тишина, нарушаемая только хлопаньем

входной двери и негромким плачем Кириллового мальца. И эта гнетущая тишина, в которой слышался голос неутешного горя, поразила летчика, когда он, стряхнув с себя в сенях снег, вошел в избу. Он, сняв шапку, низко всем поклонился.

— Не горюйте, мы будем искать ваших мужей. Полетаем над льдами, может, и найдем, — сказал летчик женам зверобоев, хотя сам мало рассчитывал на успех.

Его слова не произвели никакого впечатления. Никто не ответил. Летчик совсем недавно появился в Койде, и к нему относились здесь с неприязнью.

В 1926 году правительство решило отправить в Белое море самолет в помощь тюленьему промыслу. Ежегодно в начале зимы сюда приходят сотни тысяч гренландских тюленей. Огромные ледяные пространства покрываются черными, лоснящимися телами. Найти их с самолета, конечно, легче, чем с лодки, с трудом пробирающейся между льдами.

Первым «авиаохотником» за тюленями стал уже известный в те годы полярный летчик Михаил Сергеевич Бабушкин.

В глухих селах на Беломорском побережье люди еще ни разу не видели, как человек летает. И вдруг как снег на голову прилетела и опустилась за Койдой невиданная птица. При виде его все разбежались с криками: «Сатана! Сатана!»

Женщины кликали ребятишек домой.

Механик Федор Иванович Грошев быстро закрыл чехлами мотор, привязал самолет веревками к вбитым в мерзлую землю кольям, чтобы ветер не опрокинул машину, и пошел в село.

Летчик остался дежурить у самолета.

Он увидел осторожно пробирающихся к нему стариков и услышал вблизи шамкающие голоса:

— От сатана! И кожа на ем черная…

Это о его летной куртке.

— А очи, очи-то бесовские, стеклянные… Зверя, сатана, распугает. Помяните, братцы родные…

Это о его летных очках.

Бабушкин сделал шаг вперед. Любопытные старцы шарахнулись в стороны…

Еле-еле они с Грошевым нашли в селе пристанище.

Казалось, что волна революции еще не докатилась до этого забытого богом и людьми глухого селения. Здесь большим влиянием пользовались главари религиозных сект — старцы и старицы. С их помощью кулаки-скупщики обирали честных и доверчивых зверобоев.

Сколько раз Бабушкин изумлялся, глядя, как здоровый помор, рослый, бесстрашный зверобой покорно слушает вздорное

бормотание зловредной «пророчицы» или «баш». Дети, правда, уже начинали уходить из-под их влияния, но взрослые еще оставались покорными рабами предрассудков.

Вскоре после прилета в Койду Бабушкин с Грошевым шли по селу. За ними следовала на значительном расстоянии большая толпа. Подростки робко расспрашивали о самолете.

Летчик остановился и стал с увлечением рассказывать, как строят самолет и почему он летает. Вдруг перед ним появилась «божья старушка» — настоящая баба-яга из сказки. Старуха стукнула о землю клюкой, потом ткнула ею в сторону летчика, будто хотела проколоть его, как пикой, и начала свою проповедь:

— Слыхано было от дедов, что придет большущий корабель и пролетит над ним птица мерзкая, сатанинская… На шее у той птицы — страшенный дьявол. Наведет она и на зверя мор, и на людей мор, и на землю, и на воду… А из брюха той птицы — струи огненные…

«Технически грамотная старушка, — подумал летчик, — заметила выхлопную трубу».

— Брось, бабка, ругаться. Слетай-ка лучше в небеса, — шутливо предложил Грошев. — Главный дьявол прокатит весело.

— Тьфу, окаянный, проклятущий, вот я вам… — отплевываясь, бормотала баба-яга.

Ребята захихикали, но бабка так свирепо на них взглянула, что смех тотчас же замер.

…Бабушкин решил во что бы то ни стало найти Горшковых.

Как назло пурга бушевала еще двое суток.

В первое ясное утро Грошев стал заводить мотор. Стоял мороз в сорок три градуса. Остывший мотор не заводился. Летчик и механик раз десять меняли в радиаторе горячую воду и масло. Им помогал Филька. Парень, чуть ли не единственный в селе, поверил, что «бесовская птица» спасет его товарищей, и не отходил от летчиков.

Наконец затарахтел мотор, завертелся винт. Самолет побежал по снежному полю и легко взмыл в воздух.

Где искать Горшковых, летчик не знал. Он решил обследовать море в радиусе не менее ста километров.

Под крылом самолета проплывали большие ледяные поля с причудливыми нагромождениями торосов. Кругом лед и вода — черная, студеная вода Белого моря.

Едва летчик замечал на ослепительно белой льдине какое-нибудь темное пятно, он снижался и проходил над морем бреющим полетом. Тюлени поднимали вверх свои усатые, смешные морды и смотрели на невиданную шумную птицу.

Бензин и короткий северный день были на исходе, когда

Бабушкин посадил свой самолет за околицей села. Он был поражен, увидев, что его возвращения ждут чуть ли не все жители Койды. Как и тогда, после бури, люди в угрюмом, молчаливом ожидании стояли плотной толпой, только на этот раз море было позади них. Летчик прочел в глазах женщин Горшковых и печаль, и страх, и проблески надежды. У него больно сжалось сердце. Что он мог ответить на их немой вопрос? Бабушкин стал помогать Грошеву натягивать чехол на мотор…

На следующий день была нелетная погода. Дул свежий северный ветер. Небо заволокли тучи. По опыту он знал, что вот-вот может разбушеваться пурга. Лететь было опасно. Но летчик вспомнил полные тоски и мольбы глаза маленькой, худенькой жены Кирилла и отрывисто приказал механику:

— Заводи мотор!

Бабушкин и в этот день никого не обнаружил. Ему стыдно было смотреть в глаза койдинцам, и он пробрался к дому задворками.

На следующее утро летчик опять отправился на поиски зверобоев и опять не нашел их. Он уже окончательно потерял веру в то, что обнаружит охотников. К тому же Грошев ворчал:

— Зря бензин жжем!

Кажется, он был прав.

И все же Бабушкин летал еще и еще…

На восьмые сутки, уже положив самолет на обратный курс, летчик заметил на небольшом обломке льдины, километрах в шестидесяти от берега, две черные точки.

«Опять, наверное, тюлени. А все-таки надо проверить!» — подумал оп.

Чем ниже спускался самолет, тем явственнее вырисовывались па белом фоне две черные фигурки. Конечно, это не тюлени, а люди. Самолет стал описывать круги над льдиной. Сомнения нет — койдинские зверобои! Живы! Какое счастье, что он их нашел!

Люди на льдине пытались махать руками, но тут же ложились на лед. Потом опять вставали, взмахивали руками и снова падали.

Летчик понял, что они совсем обессилели. И не удивительно, ведь у них не было пи продуктов, ни огня, а одежда, наверное, давно обледенела.

Бабушкин пролетел над льдиной так низко, что чуть не задел лыжами торосы, сбросил мешок с провизией и вымпел с запиской.

В селе его встречал один Филька. Не успел самолет приземлиться, как летчик выскочил из кабины с громким криком:

— Нашел! Нашел!

Филька от волнения не мог произнести ни слова. Наконец

все-таки тихо спросил:

— Живы?

— Живы! Конечно живы! — радостно ответил летчик. — Побежим к Горшковым за одеждой.

Филька бежал по глубокому снегу так быстро, что Бабушкин еле поспевал за ним…

Следующим рейсом были доставлены и сброшены охотникам теплая одежда, дрова, спички, завернутые в непромокаемую бумагу, чайник…

Летчик, медленно кружась, видел, как вспыхнул костер и согретые его теплом люди на льдине переодевались в сухую одежду.

Бабушкин пролетел дальше, где, по его сведениям, плавал другой помощник тюленебойцев — ледокол «Седов».

Радио тогда на самолетах не было, но, пользуясь вымпелами и сигнализацией, летчик договорился с капитаном о выручке двух пленников Белого моря.

На обратном пути он решил опять пройти над ними.

Ветер был сильный, море бурлило, льды сталкивались и крошились.

Новое несчастье! Льдину, на которой были охотники, раскололо пополам. Образовались два островка, и на каждом из них по жителю. На одном обломке ледяного поля догорал костер.

Бабушкин сбросил две записки:

«Спокойствие. К вам идет ледокол».

Через сутки в жарко натопленной избе Федора спасенные охотники рассказывали о своих мытарствах. В избе было полно народу. Люди, которым не хватало места, стояли вокруг дома. Была здесь и баба-яга, проклинавшая «бесовскую птицу».

Увидя ее, Грошев пошутил:

— Вот видите, и сатана пригодился!

— А ты, Михаил Сергеевич, и ты, Федор Иванович, старое не поминайте, — хором отвечали койдинцы.

Мастер ледяных посадок

— Найти с воздуха лежбище тюленей на плавучем льду оказалось не особенно сложным делом, — вспоминал Михаил Сергеевич, — гораздо труднее было убедить капитанов ледоколов в том, что сведения авиаразведки верны и судам следует пойти к лежбищу.

Капитаны ледоколов были зверобоями с большим стажем. Уважение и внимание окружающих часто делают людей самонадеянными. Поэтому не удивительно, если капитан, плавающий несколько лет во льдах, знающий все повадки морского зверя, недоверчиво относился к самолету. «Как это так? Летчик впервые попал на север, а уже указывает бывалому капитану, куда плыть и где промышлять? Выдумки… Разгонят зверя шумом мотора…»

Однажды Бабушкин обнаружил с воздуха громадное скопление тюленей и немедленно сообщил об этом на ледокол, указав точный «адрес»: квадрат морской карты № 264. Однако капитан ледокола не пошел к лежбищу, так как указанное место было трудным для плавания из-за обилия «кошек» — подводных отмелей.

Летчик решил во что бы то ни стало лично поговорить с капитаном и убедить его идти к лежбищу. А чтобы поговорить с капитаном, надо сесть на лед у корабля.

Бабушкин не был уверен, может ли самолет сесть на лед.

— Боялся, вдруг провалишься с самолетом! Или сесть — сядешь, а льдина расколется. Тогда и не поднимаешься. Да и лед сверху казался хрупким, ненадежным, — рассказывал позднее нам Михаил Сергеевич о своих сомнениях.

Посоветовался он с береговыми промышленниками. То отвечали:

— Что ты, товарищ летчик! Не только твои самолет удержится, а вот даже ледокол иногда ударит в льдину, вскочит на нее, а она как ни в чем но бывало. Таких птиц, как твоя, хоть сотню ставь, — так и будет плавать…

Бабушкин решился. Он нашел ледокол, около которого простиралось ровное ледяное поле, снизился и, делая круги, присматривался ко льду: ом казался надежным. Летчик зашел против ветра, убрал газ и пошел на посадку. Самолет плавно заскользил на лыжах по поверхности ледяного поля.

Так произошла первая в истории авиации посадка самолета на плавающую льдину.

Разговор с капитаном ледокола состоялся в его каюте.

Капитан, польщенный визитом летчика, очень внимательно выслушал рассказ о необыкновенном лежбище зверя. У старого охотника за тюленями разгорелись глаза. Он вызвал своих штурманов. Его интересовало время приливов и отливов, скорость и направление ветра, расположение отмелей. Было ясно, что он решил рискнуть и пойти к лежбищу.

Летчик так же удачно, как и сел, поднялся со льдин и улетел.

Через час ледокол снялся с якоря.

Через несколько дней Бабушкин получил весть от капитана:

«Нахожусь в квадрате № 264, бил зверя в течение четырех дней, а пять дней подбирал. Погрузил 10 000 голов».

Постепенно ледовые капитаны привыкли видеть в летчике своего лучшего помощника, а Михаил Сергеевич Бабушкин стал спокойно садиться на льдины.

В 1928 году Бабушкин совершил пятнадцать посадок на ледяные поля Северного Ледовитого океана и завоевал заслуженную славу «мастера ледяных посадок». Произошло это так.

В конце мая 1928 года в газетах появилось тревожное сообщение:

«До сих пор пи одна радиостанция не принимает сигналов от итальянской экспедиции Умберто Нобиле, вылетевшей на дирижабле «Италия» к Северному полюсу…»

Вскоре весь мир был взбудоражен вестью о том, что в селе Северо-Двинской губернии девятнадцатилетний радиолюбитель Шмидт принял сигналы незнакомой радиостанции. Ему удалось разобрать отрывочные слова: «Италия… Нобиле… Франц-Иосиф… СОС… СОС… СОС…»

Дирижабль «Италия», возвращаясь от полюса на свою базу — остров Шпицберген, — потерпел аварию. При падении гондолы на лед один из итальянцев был убит, а трое, в том числе начальник экспедиции генерал Нобиле, ученый Мальмгрен и механик Чичеоне, ранены. К счастью, удалось спасти немного продовольствия и теплой одежды, а также радиопередатчик. Через несколько дней они смогли наладить связь с Большой землей и сообщить, где находятся.

Из Советского Союза вышли на помощь два ледокола — «Малыгин» и «Красин». На каждом ледоколе стояло по самолету и находились лучшие полярные летчики страны — Бабушкин и Чухновский.

«Малыгин» должен был обойти Шпицберген с востока. Этот путь был самым коротким к тому месту, где разбился дирижабль. Но он был и самым тяжелым. К концу десятых суток ледокол, проплыв с трудом всего несколько десятков километров, попал в

непроходимые льды. Тогда Бабушкин предложил попытаться спасти итальянцев с помощью самолета.

Возвращаясь с одной из воздушных разведок, машина попала в густой туман. Точно мягкая вата, он заполнил необозримые океанские пространства. Лететь дальше было невозможно. Тогда Бабушкин вернулся к тому месту, где начиналась туманная завеса, выбрал большую крепкую льдину и спустился на нее.

Радиосвязь оборвалась, и все очень беспокоились за судьбу летчиков.

Туман рассеялся через двадцать восемь часов. Засветлела первая голубая полоска неба. Самолет поднялся и спустя сорок пять минут подрулил к борту «Малыгина».

Завидев самолет, все участники экспедиции спрыгнули па лед, чтобы встретить летчиков:

— Что случилось с вами?

Бабушкин спокойно ответил:

— Да ничего не случилось. Сидели на льдине и ждали погоды.

Погода все время стояла ужасная. За тридцать три дня плавания «Малыгина» лишь неделю была летная погода.

Бабушкин старался использовать для полета каждый светлый час.

Однажды туман заставил летчика сесть на небольшую льдину. Начался шторм. Льдина трещала. На края ее заползали огромные торосы. Каждую минуту можно было ждать катастрофы.

Бабушкин и Грошев, понимая всю опасность, держали самолет наготове и то и дело переводили машину в безопасное место. Лед треснул возле лыжи самолета. Еще минута, и он провалился бы. Бабушкин успел вовремя отвести машину от трещины.

В напряженной борьбе провели летчики пять суток на разламывающейся льдине.

Другой раз, когда они забрались в кабину, чтобы хоть немного согреться, Бабушкин увидел белого медведя у самого хвоста самолета. Зверь обнюхивал машину. Летчик приоткрыл дверцу и из винтовки в упор выстрелил в медведя. Пожалуй, это был единственный случай, когда прямо из самолета стреляли по медведю. Тотчас освежевали зверя, запаслись свежим мясом, а шкуру бросили в прорубь, чтобы запах крови не привлек других медведей. Но они все же приходили и с любопытством осматривали диковинку. Их не убивали, а только пугали, пуская ракеты.

Наконец подвижка льдов кончилась, туман ушел, и появилась возможность лететь…

Пятнадцать раз летал Бабушкин над льдами Арктики, разыскивая экипаж «Италии».

«…Люди говорят, что летать там, где пролетал мой самолет, садиться на плавучие льдины и стартовать с дрейфующего льда — сплошное безумие, — писал М. С. Бабушкин после экспедиции на «Малыгине». — …Я беру па себя смелость утверждать: полеты в Арктике возможны, и ничто не может доставить летчику больше радости и удовлетворения».

Когда льды свирепого Чукотского моря раздавили пароход «Челюскин» и на льду осталось сто четыре человека, среди них был и Михаил Сергеевич Бабушкин… Спасение челюскинцев приближалось к концу, и Бабушкин на своем самолете-амфибии сумел прилететь самостоятельно па Большую землю, в Ванкарем. Самолет был связан веревками, мотор еле работал. Только огромный опыт и решительность Бабушкина дали ему возможность добраться до Ванкарема.

Перепет через полюс

…Отчетливо помню Щелковский аэродром близ Москвы в солнечный день 12 августа 1937 года. Мы приехали проводить товарищей в дальний путь.

Совсем недавно завершился трансарктический перелет В. Чкалова, А. Белякова и Г. Байдукова Москва — Северный полюс — США.

Не прошло и месяца, как М. Громов, С. Данилин и А. Юмашев, пробиваясь сквозь туманы, борясь с циклонами, уверенно правели краснокрылый самолет из Советской столицы через центр Арктики до Сан-Диего, вблизи границы США и Мексики. Многие иностранные исследователи заявили, что после этого блестящего перелета «Арктика не представляет больше огромного таинственного пятна па земном шаре».

И вот теперь на север уходит четырехмоторный гигант, на борту которого написано: «Н-209». В третий раз дается старт беспосадочному рейсу Москва — Северный полюс — США. На этот раз решено направить в перелет тяжелую, пока еще опытную машину транспортного типа.

Огромный самолет уже вырулил на взлетную полосу. Эту «бетонку» журналисты прозвали «дорогой героев», и она считалась очень «везучей». Отсюда брали старт Чкалов, Громов, Коккинаки. Около машины — отлетающие и часть провожающих. Вот высокий и стройный командир корабля — Леваневский. Он совершенно спокоен и, видимо, уверен в себе и своих товарищах. Рядом — широкоплечий человек с открытым мужественным лицом. Это — второй пилот Николай Георгиевич Кастанаев, летчик, установивший международный рекорд дальности полета с грузом в пять тонн… В последние годы он работал испытателем и дал путевку в жизнь десяткам новых самолетов. Тут же несколько озабоченный бортмеханик Георгии Тимофеевич Побежимов — неутомимый труженик, скромный и молчаливый человек, очень похожий в этом отношении на своего друга Молокова, с которым долгое время летал в Арктике. На Севере часто бывал и штурман Виктор Иванович Левченко — мастер вождения самолетов по неизведанным трассам. Других участников перелета — бортмеханика Николая Николаевича Годовикова и радиста Николая Яковлевича Галковского, я лично не знал, хотя слышал о них много хорошего.

Лучшие пилоты Москвы аплодировали безукоризненному старту воздушного корабля.

Вначале полет проходил благополучно. На следующий день в

13 часов 40 минут с борта Н-209 пришла радиограмма:

«Пролетаем Северный полюс. Достался он лам трудно. Начиная с середины Баренцева моря, все время мощная облачность. Высота 6000 метров. Температура — 35 градусов. Стекла покрыты изморозью. Встречный ветер местами 100 километров в час».

Чуть позднее Леваневский сообщил, что работают только три мотора, летчики испытывают большие трудности и пробиваются сквозь густую облачность.

Затем пришла тревожная радиограмма о том, что Леваневский снизил высоту полета до четырех тысяч метров, машина попала в сплошную облачность. Стало ясно, что может начаться обледенение.

13 августа в 17 часов 53 минуты радиостанция на мысе Шмидта уловила слова, переданные радистом Н-209: «Как меня слышите? Ждите…» После чего в эфире воцарилась тревожная тишина.

Она больше не нарушалась.

Где произошла катастрофа? В том, что случилось несчастье, сомнений быть не могло.

…После того как радиосвязь с самолетом Н-209 нарушилась, начальника Главсевморпути О. Ю. Шмидта, начальника полярной авиации М. И. Шевелева, штурмана И. Т. Спирина, летчика В. С. Молокова и меня вызвали на срочное совещание в Кремль.

25 августа три самолета под управлением Молокова, Алексеева и моим вылетели из Москвы в Архангельск и дальше на остров Рудольфа,

На Рудольфе была только одна пара самолетных лыж, завезенная еще в прошлом году ледоколом. Тяжело нагруженную машину на колесах с земли, покрытой глубоким снегом, не поднимешь. Пробовали ничего не получалось. Посоветовались и решили, что в район полюса пойдет пока один флагманский самолет, мой.

Вскоре все было готово к отлету на полюс, кроме… погоды. Много дней прошло в томительном ожидании. Ночи становились длиннее и темнее. Солнце показывалось все ряже. Скоро оно совсем распрощается с нами и спрячется на долгую полярную ночь. Несмотря на то что день катастрофически уменьшался, мы вынуждены откладывать старт.

Наконец шестого октября, в двенадцать часов ночи открылось чистое небо. Мы увидели ярко горящие звезды, а на востоке — затухающий серп луны.

Синоптик заявил:

— Вылететь можно, но возвращение на Рудольф, вероятно,

будет отрезано, — с запада надвигается циклон.

И все-таки мы решили лететь.

Товарищи у машины двигались и работали молча. Настороженность и тревога не сходили с их лиц. Уже потом, в годы Отечественной войны, перед вылетом в сложные п дальние бомбардировочные рейды я видел такое выражение на лицах многих боевых друзей.

Чем дольше мы были в полете, тем упорнее надвигались на нас туман и облачность. Видимость — прескверная. Самолет прижимало все ниже и ниже. Я перешел на бреющий полет. Совсем рядом мелькали черные полосы разводьев, стремительно проносились ледяные поля. Невольно шевельнулась мысль: «А вдруг придется сесть?» Льдин, мало-мальски подходящих для посадки, не видно. Долго летать вслепую на перегруженной машине нельзя. Любой высокий ропак может погубить ее.

На наше счастье облачность повысилась. Теперь мы могли прекратить опасный бреющий полет и подняться на высоту трехсот метров.

Приближался полюс. Внезапно перед нами открылось зрелище непередаваемой красоты. Небо как бы раздвоилось. Темно-вишневая и светло-голубая полосы сливались над нашими головами. Первая справа постепенно разгоралась. Ее далекие границы, освещенные лучами уходящего солнца, казались огненно-розовыми. Слова же краски затухали, незаметно переходя в мрачные фиолетово-синие тона.

С одной стороны — исчезающий день, с другой — надвигающаяся ночь.

…Потом мы готовились к новым поискам. Но Арктика обрушилась на нас еще более жестокими циклонами, туманами, метелями…

Самолеты, находившиеся на Рудольфе, не были приспособлены к ночным арктическим полетам. Поэтому правительство решило направить специально оборудованные воздушные корабли.

Рабочие московского завода спешно подготовили их. В начале октября из столицы на север вылетели тяжелые машины М. Бабушкина, Я. Мошковского и С. Чухновского, а мы получили приказание вернуться в Москву.

…Леваневского и его товарищей искали долго и упорно. Поиски кончились только весной 1938 года. Летчики налетали над Северным Ледовитым океаном 63 тысячи километров, детально обследовали пространство площадью в 68 тысяч квадратных километров.

Что можно было еще сделать?

Говорят, что трудно найти иголку в стоге сена. Не знаю, не пробовал. Но что очень трудно обнаружить самолет во льдах Арктики — это я хорошо знаю по собственному опыту.

В мае 1938 года над аэродромом в Архангельске, во время возвращения с неудачных поисков Леваневского, произошла нелепая катастрофа с самолетом Мошковского. Погибло четыре человека, в том числе и Михаил Сергеевич Бабушкин.

Два сына замечательного летчика пошли по пути, указанному отцом. Они стали летчиками-истребителями, и оба, отличившись в воздушных боях, погибли на фронтах. Великой Отечественной войны.

Среди полярных героев — а у нас теперь их много — имя Михаила Сергеевича Бабушкина всегда будет стоять в первом ряду.

НАШ ЧКАЛОВ

Пилот-новатор

Впервые я наблюдал полет Чкалова на воздушном параде в честь десятилетия Великой Октябрьской социалистической революции. Когда стало известно, что Чкалов будет летать для членов правительства и представителей иностранных посольств, не было в Москве летчика, который не помчался бы па аэродром.

Мы увидели тогда вдохновенный почерк пилота-новатора. Сложные и опасные фигуры следовали одна за другой с молниеносной быстротой. Таких фигур не было не только в учебной программе, но и в арсенале высшего пилотажа. Это было собственное творчество летчика Чкалова: «восходящий штопор», «медленные бочки», смелые пикирования, после которых машина набирала высоту в перевернутом виде — вверх колесами… Дух захватывало у тех, кто видел этот полет.

Когда Чкалов приземлился, из уст в уста передавали его слова, сказанные при выходе из машины:

— Пусть тот, кто собирается драться с нами в воздухе, еще и еще раз подумает: не опасно ли объявлять нам войну?..

В этих словах сказалось отношение Чкалова к головокружительным фигурам: они нужны были летчику не для «фокуса», не для того, чтобы поразить воображение зрителей. Он добивался виртуозного владения машиной, чтобы стать сильнее врага, поразить его в бою…

В одной из своих статей Чкалов писал:

«Сейчас уже все знают, что победителем в воздушном бою при прочих равных условиях окажется тот летчик, который лучше владеет самолетом, который способен взять от машины все, что она может дать. Высший пилотаж — одно из непременных условий современного воздушного боя».

Уже на первых порах службы Чкалова в истребительной авиации, куда он был зачислен в 1924 году после окончания трех авиационных училищ — Борисоглебского летного, Московской школы высшего пилотажа и Высшей школы воздушной стрельбы и бомбометания, — проявилось его стремление к совершенству. Он говорил: «Я хочу быть хорошим летчиком или не буду летать совсем. Лучше быть хорошим шофером, чем плохим летчиком». И говорил он так совсем не от тщеславия, — он был очень скромным человеком.

Вскоре после прибытия в Ленинградскую истребительную эскадрилью, Чкалов убедился, что ему не очень удается воздушная стрельба. В то время летчики, тренируясь, стреляли по летающим мишеням — выкрашенным в черный цвет шарам-

пилотам, которые запускались на высоту 700–800 метров. В свой первый полет Чкалов сбил только один шар, и то после четвертой атаки, а товарищи сбили по три.

Летчик начал усиленно тренироваться.

Однажды рано утром, во время прогулки в роще (часть в это время находилась в летних лагерях) командир заметил сидевшего в кустарнике Чкалова. Он возился с каким-то прибором. Подойдя ближе, командир рассмотрел треногу, а на ней полено вместо пулемета. На полене были укреплены два прицела — простой и оптический. Чкалов старательно наводил прицел на летающие самолеты. Он увлекся своим делом и совсем не ожидал, что в такой ранний час кто-нибудь появится в роще. Командир застал его врасплох.

Через две недели Чкалов при любом положении самолета стрелял по шарам-пилотам лучше всех летчиков эскадрильи.

Он научился точно поражать мишени даже при полете вверх колесами. Советские летчики-истребители, наследники замечательного чкаловского мастерства, в многочисленных воздушных сражениях не раз с успехом стреляли по врагу, летая вверх колесами.

Чкалов энергично готовился к защите Родины, развивал в себе качества, необходимые военному летчику. Он летал уже так искусно, что с полным правом заявлял: «На самолете я чувствую себя гораздо устойчивее, чем на земле». Однако он вовсе не считал, что достиг предела авиационного мастерства.

Новая материальная часть всегда несет для летчика и новые трудности и новые возможности. Чкалов стремился научиться преодолевать любые трудности. Его воздушные фигуры становились все более смелыми и сложными. В пятидесяти метрах от земли он неожиданно переворачивал самолет и летел вверх колесами, затем возвращал машину в нормальное положение и опускался точно у посадочного знака.

Ленинградская истребительная эскадрилья славилась учебно-боевой подготовкой. Ее летчики безукоризненно выполняли сложные фигуры высшего пилотажа. Но почему-то им плохо удавалось правильно рассчитать скорость и угол спуска при посадке самолета с выключенным мотором.

С таким серьезным пробелом в боевой подготовке не хотели мириться ни командир, ни летчики.

Для тренировки командир приказал поставить на аэродроме легкие ворота из тонких шестов. Вместо верхней перекладины висела полоса марли. Высота этих ворот равнялась десяти, а ширина — двадцати метрам. Планирующий на аэродром самолет должен был пройти в ворота, не задев марли.

Теперь могут показаться чересчур примитивными и даже смешными и самодельные ворота на аэродроме, и марля, но в те времена это никого не удивляло, а, напротив, говорило о находчивости и сметке людей эскадрильи, о горячем их желании сделать все для повышения своего летного мастерства. Чкалову очень нравилось это упражнение. Он проделывал его много раз и всегда с успехом.

Тренировочный полет через ворота навел Чкалова на мысль о чрезвычайной важности искусства точного маневра в будущих воздушных боях. Чтобы проверить себя, он решил пролететь под аркой Троицкого (ныне Кировского) моста в Ленинграде. Малейшая ошибка грозила гибелью.

На этот полет Чкалов решился не сразу. Летая в районе Троицкого моста, он снижался над Невой так, что колеса его самолета почти касались воды. Не раз ходил он по Троицкому мосту и, делая вид, что гуляет, время от времени заглядывал через перила вниз. Опытный, зоркий глаз летчика отмечал и ширину полета и высоту. Ворота па аэродроме были еще уже. «Пролечу!» — уверенно думал он.

День для полета был выбран ясный, безветренный. Река отражала голубое небо и темные контуры моста. В последний раз Валерий проверил свои расчеты: машину надо было провести точно посредине пролета, под аркой, не задев ни ферм, пи воды.

Оглушающее эхо от грохота мотора обрушилось на летчика в ту долю секунды, когда он промчался в теснине между устоями моста.

Полет под мостом был совершен средь бела дня, на глазах у сотен зрителей. Естественно, что молва о нем быстро облетела город. Особенно бурно обсуждалось это событие в Ленинградской истребительной эскадрилье. Большинство летчиков восхищались блистательным авиационным мастерством Чкалова. Но нашлись и такие, которые расценили этот полет как бессмысленное трюкачество. Валерий принимал поздравления и одновременно отшучивался.

— Чего вы от меня хотите? — говорил он. — Французский летчик за большие деньги взялся пролететь под Эйфелевой башней. Полетел и разбился. А я под мост даром слетал.

— Вовсе не даром, Валерий, — заметил один из летчиков. — Ты еще получишь за этот полет… суток пятнадцать гауптвахты.

Однако командование ограничилось тем, что вынесло Чкалову за неуставные действия строгое предупреждение.

Особая Ленинградская истребительная эскадрилья вела свою историю от одиннадцатого авиационного отряда, которым в последний год своей жизни командовал капитан Нестеров.

Как-то раз, доказывая командиру вредность чрезмерных ограничений в высшем пилотаже, Валерий для большей убедительности сослался на Нестерова.

— Его тоже хотели на гауптвахту посадить за то, что летал не по уставу, — упрямо напомнил он и добавил: — Не подумайте, что я равняю себя с Нестеровым. Но, поверьте мне, в авиации я пустым местом не буду. Добьюсь своего!

Чкалову довелось принимать участие в осенних маневрах Балтийского флота. На третий день условных боев разведка «красных» обнаружила «противника». «Синие» готовили высадку десанта. Следовало немедленно передать донесение флагману эскадрильи «красных» — линкору «Марат», но радиосвязь оборвалась. Командир эскадрильи получил приказ послать донесение самолетом.

Погода была совсем нелетная: низкие темные облака и густая сетка дождя. Начался шторм. Опасность полета увеличивалась еще и тем, что все самолеты эскадрильи были сухопутные. Найти корабль в открытом море, когда над водой стелется туман, было крайне трудной задачей. Командир послал сразу двух лучших летчиков. Одним из них был Чкалов.

Погода совсем испортилась. Ветер грозно гудел и рвал свинцовые облака. Шел проливной дождь.

Через два часа вернулся один из летчиков. В баках его самолета остались капли горючего, а сам он был измучен бесплодными поисками. У обоих летчиков запас горючего был одинаковый, и все в эскадрилье с тоской думали о том, что Чкалов разбился.

Сумерки уже плотно легли на аэродром, когда командира вызвали к телефону. Он шел уверенный, что его ждет сообщение о катастрофе. Вдруг он услышал в трубке веселый голос Чкалова. Летчик докладывал, что задание выполнено: вымпел на «Марат» сброшен.

— Откуда же ты взял бензин?! — крикнул командир.

— Решил искать командира до тех пор, пока в баках не останется бензина ровно столько, чтобы добраться до берега. Не мог же я вернуться, не выполнив задания! — убежденно ответил Чкалов.

Из-за плохой видимости Чкалов долго разыскивал линкор «Марат». Он летал на высоте двадцати-тридцати метров и читал надписи на бортах всех кораблей. Обнаружив «Марат» и сбросив на его палубу вымпел с донесением, летчик с трудом, на последних каплях горючего, дотянул до суши и блестяще, без царапины посадил машину на берегу.

В этом полете полностью проявился характер Чкалова:

готовность идти на любые опасности во имя долга, изумительное летное искусство и точный расчет, сопутствующий риску.

Трудные дни

Много раз доставалось Чкалову за «неуставные полеты». Его сажали на гауптвахту, грозили выгнать из армии. Частенько он чувствовал себя несправедливо наказанным.

Вскоре после того, как в Ленинградской эскадрилье сменилось начальство, Чкалова «за недисциплинированность» перевели в истребительную эскадрилью в Брянск.

Сыну Валерия Игорю было только полтора месяца. Чкалов очень тосковал по жене Ольге Эразмовне и ребенку, оставшимся в Ленинграде. К тому же обстановка в эскадрилье сложилась для него неблагоприятно. Командир относился к нему недоверчиво. Чкалова поставили в такие условия, что ему было не до новаторства. Он с горечью писал жене:

«…Так как мои полеты выделяются из других, то это нужно как-то отметить. И вот это отмечают, как «воздушное хулиганство».

…Беда нагрянула неожиданно, хотя в происшедшем Чкалов был несомненно виноват. 15 августа 1928 года выдался пасмурный, совсем осенний день. Чкалов летел из Гомеля в Брянск. Пользуясь возможностью потренироваться на малых высотах вдали от «бдительного ока» начальства, категорически запрещавшего это делать, Чкалов нырнул под телеграфные провода. Пролетал же он под мостом, почему же не попробовать пройти под проводами! Но за сеткой мелкого дождя летчик не заметил низко нависших рядов проволоки, налетел на них и вдребезги сломал машину.

Комиссия, расследовавшая причину аварии, установила, что самолет поломан потому, что врезался в провода и что виновен летчик.

Другому летчику, может быть, простили бы эту аварию, но не Чкалову. За ним накопилось слишком много «грехов». Их все вспомнили на суде, постарались приписать подсудимому и то, в чем он не был повинен.

За поломку самолета суд приговорил Чкалова к году тюремного заключения.

Тяжелая, гнетущая тоска одипочной камеры. Молодой, темпераментный летчик остался наедине со своими невеселыми думами. И из тюрьмы он пишет Ольге Эразмовне:

«Как истребитель, я был прав и буду впоследствии еще больше прав».

Через двенадцать дней Чкалова освободили. Но вернуться в

эскадрилью ему не пришлось — его демобилизовали. Из военного он стал штатским, да к тому же безработным.

Кто доверит самолет летчику, бывшему под судом и выгнанному из армии?

Кое-кто из друзей советовал Чкалову забыть авиацию, из-за которой он попал в такой «переплет», и выбрать себе более «земную» профессию.

Но Чкалов хотел летать, и только летать.

Бездействие страшно угнетало его, тем более, что вокруг все кипело. Страна приступала к выполнению первого пятилетнего плана великих работ.

После долгих хлопот Чкалову удалось устроиться в Осоавиахим. В его обязанности входило: возить пассажиров на «юнкерсе». Для летчика-истребителя, да еще мастера фигурного пилотажа летать на тихоходном, неповоротливом «юнкерсе» было мучением.

— Мне приходится летать так, как будто я везу молоко, — жаловался он.

Глубокая горечь чувствуется в иронической надписи, сделанной им на обороте своей фотографии того времени:

«*Бывший военный летчик.*

Истребитель.

Когда-то летал. Сейчас подлетывает на «юнкерсе».

Скучно и грустно смотреть на вас, Валерий Павлович.

Самолет вам не подходит по духу.

Ну, а в общем — катайте пассажиров. И то хлеб!»

В план первой пятилетки было включено создание мощной авиационной промышленности. Предстояло увеличить производство самолетов для обороны страны и ее хозяйственных нужд и преодолеть отставание в авиационной технике. Росла потребность в опытных смелых летчиках.

Вспомнили и о Чкалове. Не малую роль в этом сыграли его старые друзья, в том числе и бывший инструктор, обучавший его летать, — Михаил Михайлович Громов, только что совершивший блистательный перелет на самолете «Крылья Советов» по европейским столицам.

Валерий Павлович вернулся в военную авиацию, поступил в Научно-исследовательский институт Военно-Воздушных Сил.

Наше знакомство

Я познакомился с Чкаловым в 1933 году па одном из московских аэродромов.

Только я приземлился и вышел из самолета, как ко мне подошел широкоплечий человек в темно-синем костюме и серой фетровой шляпе. Он протянул мне руку:

— Давай, Водопьянов, познакомимся… Я — Чкалов.

«Так вот ты какой!» — подумал я.

От крепкой, коренастой фигуры Чкалова веяло большой и спокойной силой. С интересом разглядывал я его лицо, покрытое густым загаром, мужественное, энергичное, словно вылепленное талантливым скульптором.

Мы обменялись крепким рукопожатием.

— А у меня к тебе просьба, — улыбаясь, сказал Чкалов. — Выручи, пожалуйста. Видишь, какое дело! Приехала моя землячка-колхозница, — кивком головы он показал на стоявшую неподалеку пожилую женщину, — Просит покатать ее по воздуху. А куда же я ее посажу? Ведь у меня истребитель! Одноместный… Дай свою машину на полчасика, а?

Прямо скажу, передоверять машину без разрешения начальства я не имел права. Самолет ведь не велосипед, который можно дать товарищу покататься. Но такому летчику, как Чкалов, я не мог отказать и был уверен, что начальство за это сильно ругать не будет.

Чкалов надел мой летный шлем, а на мою голову нахлобучил шляпу.

Когда бортмеханик стал привязывать землячку Чкалова ремнями, она спросила:

— Что это вы меня так прикручиваете? Вот здесь есть трубочки — я за них буду держаться.

— А вы знаете, с кем летите? Это такой летчик! Я бы — и то привязался…

Но волжанка оказалась не из тех, кого можно напугать. Она улыбнулась:

— Я верю своему земляку.

И вот моя машина ушла в воздух.

Стоя с бортмехаником на земле, мы наблюдали за тем, как «катается» землячка. Ждали, что вот-вот Чкалов выкинет какой-нибудь головокружительный помер. Уж очень укрепилась за ним слава «воздушного лихача».

Однако машина шла ровно.

Чкалов осторожно посадил машину и сказал, угадывая мой

немой вопрос:

— Человеку надо доставить удовольствие, а не трепать его так, чтобы он на всю жизнь возненавидел полеты и проклинал летчика!

Веселая и довольная женщина подошла к нам:

— Спасибо тебе, Валерий! Летать вовсе не страшно!

И интересно сверху на все смотреть! Доведется еще раз в Москве побывать, опять приду к тебе с поклоном.

Так я в первый раз убедился в его мягкости и огромном внимании к людям.

Раз мы шли по бульвару Ленинградского шоссе. Над нами то и дело пролетали самолеты. Чкалов, не подымая головы, безошибочно говорил, какая машина летит,

— Привык мальчишкой на Волге пароходы по гудку узнавать, — сказал он, и озорная улыбка появилась на его губах. — Вот этот истребитель я испытывал. Сначала любил эту машину, теперь нет. Сейчас Поликарпов делает лучше, с убирающимся шасси.

В это время на высоте примерно тысячи метров прошел самолет с острыми длинными крыльями.

— Слушай, Валерий, — спросил я, — а что это за тихоход с большим размахом?

— Ты с этим тихоходом не шути! — ответил Чкалов. — Это РД проходит испытанием. Данные этой машины я еще точно не знаю, но слышал, что можно на ней перекрыть все существующие рекорды дальности полета.

…Много мужества проявил он на труднейшей и опаснейшей работе летчика-испытателя. Все дивились его находчивости, смелости и пониманию техники. Он хотел знать каждый винтик новой машины, чтобы в воздухе чувствовать себя хозяином.

Валерий Павлович считался одним из лучших летчиков-испытателей. Быстрому его выдвижению в первые ряды испытателей способствовало то, что он пришел на завод с богатым летным опытом и созданными им самим приемами воздушного боя на истребителе.

Работая шеф-пилотом ведущего конструктора Н. Н. Поликарпова, Чкалов в ответственных, порой опасных испытательных полетах нашел применение своей неутомимой энергии.

Нередко он садился в кабину самолета, который еще никогда не поднимался в воздух, и уводил его в небо над заводским аэродромом. Там наедине с машиной он старательно изучал ее «прав» — послушность, прочность, устойчивость. С этой целью пикировал, планировал, делал крутые виражи, «бочки» и под

конец «штопор». Потом шел на посадку. Посадка всегда была бережная, точная и красивая — та «чкаловская посадка», о которой говорили еще в Ленинградской истребительной эскадрилье.

Среди летчиков многие повторяли тогда слова Чкалова: «С машиной надо обращаться нежно, на «вы». Техника не терпит грубости». И видимо, благодаря своей чуткости и пониманию законов обращения с машиной Чкалов выходил победителем даже тогда, когда эта самая техника его подводила.

Однажды Чкалов проводил испытание повой машины. Это был истребитель с убирающимся шасси. Сначала он испробовал самолет на земле, несколько раз прорулил по аэродрому, раза три отрывался на один-два метра от земли. И когда убедился, что истребитель ведет себя хорошо, пошел на взлет.

В воздухе машина показала себя превосходно.

Первое испытание подходило к концу. Чкалов снижался над заводским аэродромом и уже стал выпускать шасси. Но левая «нога» не опустилась.

Сесть на одно колесо на истребителе очень трудно. Прыгать на парашюте — значит погубить самолет.

Работники завода со страхом следили за тем, что начал вытворять в воздухе Чкалов. Он пытался спасти машину, фигурами разорвать петлю троса, державшего колесо.

Бесконечным каскадом сыпались двойные перевороты, самолет шел вверх колесами, затем бросался в головокружительные, крутые пике…

Сам Валерий Павлович потом признавался: физическая нагрузка была столь основательной, что у него хлынула носом кровь, он иногда терял на несколько секунд зрение.

Но Чкалов добился своего. Ценная машина была спасена: рывок необыкновенной силы при выводе из пике разорвал трос… Нога шасси была освобождена, и летчик посадил самолет «как ни в чем не бывало».

СССР — США

Однажды, когда я был настолько занят подготовкой к полету на Северный полюс, что не видел никого из друзей и но откликался па их приглашения, ко мне позвонил Чкалов. Он сказал, что хотел бы видеть меня, нужно поговорить…

Зная Чкалова, я был уверен, что услышу от него что-нибудь необычайное… Что он там затеял? Ведь не стал бы Валери» меня вызывать, чтобы угостить чашкой чаю?..

Я застал Валерия Павловича в его кабинете. Тут же находились его постоянные спутники по полетам — Георгий Филиппович Байдуков и Александр Васильевич Беляков.

Обстановка удивила меня. На столе лежала карта Крайнего Севера. Кругом я увидел хорошо знакомые мне книги о полярных экспедициях, о борьбе за полюс.

Среди летчиков полярной авиации у Чкалова были друзья, увлекавшиеся грандиозными планами освоения воздушных просторов Арктики. Эти планы могли показаться бесплодными мечтаниями, фантазией кому угодно, но только не Валерию Павловичу, который сам умел мечтать смело и вдохновенно. Ему были близки по духу Георгий Седов и другие отважные путешественники, пытавшиеся разгадать тайны ледяной пустыни. О них Валерий Павлович читал запоем.

— Вот, посмотри, — сказал Валерий и протянул мне раскрытую книгу. На странице красным карандашом было подчеркнуто:

«Авиация вышла из пеленок. И теперь внезапно, одним ударом все могло совершенно измениться. Холод и мрак обменяются светом и теплом, долгие томительные скитания — быстрым перелетом. Никаких пайков, ни голода, ни жажды — всего лишь один короткий перелет! Поистине возможности появились широкие. Как мечта, как отдаленная возможность вспыхнула в один день искра, которой так быстро было суждено разгореться в могучий огонь».

Я прочел вслух, закрыл книгу и взглянул на обложку: Амундсен «Полет до 88 градуса северной широты».

— Молодчина старина Амундсен, — продолжал Чкалов, — человек понял, что значит самолет!

— Да, но Северный полюс все же ему не покорился, и погиб он в результате авиационной катастрофы в двадцать восьмом году, спасая Нобиле, — заметил я и, улыбнувшись, спросил — А почему ты Амундсеном заинтересовался?

— Проходим курс полярных наук, — серьезно ответил

Чкалов, кивая в сторону своей развороченной библиотеки. В каждом томе лежало по множеству закладок, листков с выписками. — Интересуемся также и этой точкой… — Он указал карандашом на Северный полюс.

А затем с деловитостью, смягченной хитрецой, добавил:

— Ну, как вы там?.. Скоро?

Тут я узнал, что славная тройка готовится к транспо-лярному рейсу Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки и интересуется, как идет наша подготовка к воздушной экспедиции в центр Арктики. От успеха этой экспедиции во многом зависит и задуманный ими перелет.

Товарищи рассказали мне, что один раз они уже просились на полюс. Но тогда правительство предложило им лететь в рейс Москва — Камчатка, что они и выполнили блестяще, и пройдя без посадки около девяти с половиной тысяч километров, и стали Героями Советского Союза.

Теперь, зная о готовящейся экспедиции, Чкалов, Байдуков и Беляков справедливо полагали, что после завоевания полюса им разрешат задуманный полет в Америку.

— Пока мы начали готовиться втихую, — признались друзья. — Разрешения правительства еще нет. Но в свободное время мы тренируемся, готовим самолет. Никто не знает об этих секретных работах… А настанет минута — и мы готовы!

И все трое снова повторили волнующий вопрос:

— Ну, в самом деле, как у вас там? Скоро полетите?

— Думаете, нам не хочется, чтобы этот день уже наступил? «ответил я. — Недолго ждать осталось. И нам, и вам.

Долго мы беседовали в тот день в чкаловском кабинете, взволнованные предстоящими делами. Помню, что Валерий увлекся, стал читать стихи, а под конец вспомнил известное изречение из «Фауста» Гете: «Остановись, мгновенье, ты прекрасно!» — и сам стал спорить с этими словами…

Вскоре после нашей беседы Северный полюс был завоеван. Папанин, Федоров, Ширшов и Кренкель остались зимовать на дрейфующей льдине. Станция «Северный полюс-1» стала систематически передавать по радио свои наблюдения. Тогда появилась возможность совершать трансарктические перелеты.

На рассвете 19 июня 1937 года после длительной и тщательной подготовки с подмосковного аэродрома поднялся тяжело нагруженный самолет АНТ-25.

Внимание всего мира в течение двух с лишним суток было приковано к краснокрылой птице, на которой три Героя Советского Союза прокладывали путь из одного полушария в другое через неизведанные пространства.

Чкалов описал героическую борьбу с этими трудностями просто, спокойно, словно обычную, будничную работу:

«…Высота — 5700 метров. Снова летим вслепую… Лететь дальше на такой высоте невозможно. Сантиметровый слой льда покрыл почти весь самолет. Лед абсолютно белого цвета, как фарфор. «Фарфоровое» обледенение — самое страшное. Лед необычайно крепок. Достаточно сказать, что он держится в течение 16 часов, не оттаивая.

Пошли вниз. На высоте 3 тысячи метров в разрыве облачности увидели какой-то остров.

Вдруг из передней части капотов мотора что-то брызнуло. Запахло спиртом. Что случилось? Неужели беда?

…Переднее стекло еще больше обледенело. Егор, просунув руку сквозь боковые стекла кабины, стал срубать финкой лед. Срубив немного, он обнаружил через образовавшееся «окошко», что воды в расширительном бачке больше нет. Красный поплавок, показывающий уровень воды, скрылся. Стали работать насосом. Ни черта! Вода не забирается. Нет воды. Замерз трубопровод. Машина идет на минимальных оборотах. Что делать? Сейчас все замерзнет, мотор откажет… Катастрофа?! Где взять воду? Я бросился к запасному баку — лед… К питьевой — в резиновом мешке лед… Беляков режет мешок. Под ледяной корой есть еще много воды. Добавляем ее в бак. Но этого мало. В термосах — чай с лимоном. Сливаем туда же. Насос заработал. Скоро показался поплавок. Егор постепенно увеличивал число оборотов. Трубопровод отогрелся. Самолет ушел в высоту.

Три часа потеряли мы в борьбе с циклоном. Но сейчас уже солнце. Появилась коричневая земля: остров Банкса.

Экипаж сразу почувствовал облегчение. Байдуков и Беляков, проголодавшись, уплетали за обе щеки промерзшие яблоки и апельсины. За сорок часов полета это был второй прием пищи. Я отказался от этого блюда, довольствуясь туго набитой трубкой.

При исключительно хорошей погоде мы пошли над чистой водой… прошли над мысом Пирс-Пойнт. Под нами — территория Канады. В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, по мы летим первыми. История нас не осудит…»

Самолет Чкалова, Байдукова и Белякова провел в воздухе 63 часа 16 минут. За это время было пройдено 9130 километров. Советские летчики выполнили величайший в истории перелет.

Простые люди Америки восторженно встретили героев-летчиков. Везде, где они появлялись, возникали многолюдные митинги. Но Чкалов спешил на Родину.

— Мы не туристы, не развлекаться сюда приехали, — говорил

он Байдукову. — Пора домой, снова браться за работу.

Когда Чкалов на пароходе «Нормандия» возвращался в Европу, к нему подошел американский миллионер.

— Вы богаты, мистер Чкалов? — спросил делец.

— Да, очень богат.

— В чём выражается ваше богатство?

— У меня сто семьдесят миллионов.

— Сто семьдесят… чего — рублей или долларов?

— Нет. Сто семьдесят миллионов человек, которые работают на меня так же, как я работаю на них.

Друзья Чкалова

Двенадцатого декабря 1937 года трудящиеся Горьковской области и Чувашской автономной республики избрали Валерия Павловича Чкалова депутатом Верховного Совета СССР.

Кандидат в депутаты Чкалов объехал шестнадцать районов Горьковской области и пять районов Чувашии. Его выступления слышали шестьсот тридцать тысяч человек. Навсегда запомнили избиратели чкаловские слова:

— Я служу советскому народу, я весь его, до последней капли крови. Обещаю, не щадя сил, работать во славу любимой Родины и ее замечательного воздушного флота?

Избиратели обращались к своему депутату по самым разным вопросам. Совета и помощи у Чкалова искали рабочие завода «Красное Сормово», артисты Горьковского областного театра, профессора, летчики, колхозники, инженеры, педагоги, пенсионеры, домашние хозяйки. И для каждого он находил время, каждому старался помочь.

Валерий Павлович много раз бывал в колхозах Горьковской области. Охотно рассказывал он о себе и с большим интересом расспрашивал колхозников об их жизни и работе. Однажды Валерий Павлович посетил дом для престарелых колхозников.

— Ну и обрадовали же вы меня, — сказал он руководителям колхоза. — Это наша Конституция в действии!

На женской половине дома стопятилетняя старуха по-матерински обняла Чкалова и поцеловала его в лоб.

— Ты наша гордость! — сказала она.

Подобные встречи всегда были для Валерия Павловича источником новых творческих сил.

— Любовь и доверие людей — дело огромное, — взволнованно говорил он. — Так хочется скорее оправдать это доверие!

К землякам Валерий Павлович относился с особым радушием. К нему часто приезжали гости из родных мест. Чкалову всегда хотелось, чтобы василевцы увезли с собой самые лучшие воспоминания о Москве. Он водил их по музеям. Если трудно было достать билеты в Большой или Художественный театры, ездил сам, хлопотал, просил.

И василевские колхозники слушали «Евгения Онегина», смотрели «Три сестры»…

Чкалов любил делать приятное людям, к которым он относился с уважением. Сосед его по дому, народный артист СССР Б. Н. Ливанов, наблюдавший в домашней обстановке

прославленного героя-летчика, как-то сказал:

— Я часто думаю, чего в Чкалове больше: мужества или нежности?

В его маленькой квартире чуть ли не каждый вечер собирались друзья — летчики, механики, журналисты, актеры.

Как-то, придя к Чкалову, у которого, как всегда, было много народу, я сказал ему:

— Сколько у тебя друзей, Валерий! Небось покоя не дают?

Летчик ответил стихами Шота Руставели: «Кто не ищет дружбы с ближним, тот себе заклятый враг».

С Валерием Павловичем дружили такие разные люди, как народный артист СССР И. М. Москвин, писатель А. Н. Толстой и простые труженики — рыбаки из родного Василева. Но самыми близкими друзьями летчика были его соратники по полетам — Георгий Байдуков и Александр Беляков.

Климент Ефремович Ворошилов спросил однажды Чкалова, Байдукова и Белякова:

— А что, товарищи, дружно ли втроем живете?.

— Как одна семья, товарищ народный комиссар, — ответил за всех Валерий Чкалов. — Нам нельзя не дружить, ведь у нас все общее: планы, работа, перспективы.

…С Георгием Байдуковым Чкалов встретился в Научно-исследовательском институте Военно-Воздушных Сил, где служил летчиком-испытателем. В обязанности Чкалова входило инструктирование вновь поступающих молодых летчиков. Он поднимал Байдукова в так называемые «вывозные» полеты, и тот сразу завоевал симпатию Валерия Павловича своей сообразительностью, смелостью и знанием летного дела.

— И откуда ты, Байдук, взялся? Сколько лет ты летаешь? — говорил Чкалов, любуясь смелым полетом новичка.

С первого же знакомства он стал называть Байдукова ласково: Егорушка или Байдук.

У Чкалова была прекрасная черта, в той или иной степени свойственная всем нашим летчикам, — сильно развитое чувство товарищества. Успеху других летчиков он радовался, как своему собственному. С загоревшимися глазами п теплой улыбкой, смягчавшей резкие черты лица, Чкалов говорил о воздушном мастерстве Громова, Коккинаки, об удачных полетах Байдукова.

Когда же дело доходило до соревнования, пусть с самыми лучшими друзьями, Чкалов всегда стремился быть первым и только первым, не уступить в борьбе, обогнать соперника.

Однажды Чкалов предложил Байдукову «подраться» в воздухе. Чкалов хотел показать молодому летчику лобовые атаки истребителей. Оба поднялись в воздух и разошлись на

положенную дистанцию, примерно на два километра друг от друга.

Самолеты на огромных скоростях устремились навстречу. С каждой секундой сокращалось расстояние между ними. Вот осталось каких-нибудь пятьсот метров, а они мчатся точно нос в нос. Еще какое-то мгновение — и самолеты войдут в так называемое пространство смерти, в котором никакой маневр их уж не спасет от столкновения.

Механики, наблюдавшие «бой» на встречных курсах, рассказывали потом, что самолеты, подойдя друг к другу в лоб, одновременно полезли вертикально вверх. Все ближе и ближе сходились их колеса, казалось, вот-вот они пожмут друг другу «лапы». Первым сел Байдуков. Через минуту приземлился Чкалов. Он был взволнован и стал кричать на молодого летчика:

— Дурак, так убьют тебя!

— По-моему, и ты не из умных, если лезешь на рожон, — ответил Байдуков. — Тебе нужно было ложиться в вираж.

Чкалов буркнул:

— У тебя такой же упорный характер, как и у меня. Мы с тобой обязательно столкнемся. Лучше ты, Байдуков, сворачивай первый, а то так по глупости и гробанемся…

С Александром Васильевичем Беляковым Чкалова познакомил Георгий Филиппович Байдуков, считавший, что лучшего штурмана в советской авиации, чем Беляков, не найти. В то время Беляков вел в Академии имени Н. Е. Жуковского научно-исследовательскую работу в области новейших методов самолетовождения.

С такими надежными товарищами, как Байдуков и Беляков, Чкалов готов был лететь по любому, самому сложному и трудному маршруту.

Любимец ребят

Чкалов любил рассказывать друзьям о своих детях. Иногда он слишком увлекался и потом спохватывался:

— Может быть, это вовсе не интересно…

При встречах Чкалов всегда расспрашивал меня о моих ребятах. Как-то раз он зашел ко мне. Моя десятилетняя дочь Вера и одиннадцатилетний сын Вова под разными предлогами то и дело заглядывали в кабинет. Валерий Павлович позвал их. Через несколько минут они втроем уже беседовали, как старые приятели.

— С детьми я отдыхаю душой, — не раз говорил Чкалов, и это относилось не только к его собственным детям.

И ребята отвечали летчику горячей любовью. Когда Чкалов выступал где-нибудь в школе или на пионерском сборе, они внимательно слушали его, боясь пропустить хоть слово. Потом тихонько пробирались к его машине и прятали в ней свои подарки: модели самолетов, рисунки, вышивки, а иногда и стихи собственного сочинения.

Чкалов гордился тем, что ему удавалось пробудить в детских сердцах пылкую мечту о подвиге, любовь к Родине. Его радовала любознательность, одаренность, смелость

детей. Каждый раз, возвращаясь из школы, из детского дома или после пионерского сбора, он с увлечением рассказывал, какие интересные вопросы задавали ему ребята, как они живо на все реагируют, с гордостью показывал подарки от детей.

— Ты педагог и, конечно, лучше меня знаешь детскую психологию, — говорил Чкалов жене. — Но я уверен в одном: новое поколение растет здоровым, умным и бесстрашным. А какие они ласковые и сердечные, наши ребята!

Чкалов любил вспоминать, как в день возвращения в Москву с острова Удд к нему подошел на аэродроме маленький мальчик и, ухватившись за рукав его куртки, попросил:

— Нагнись, дядя Чкалов, я хочу тебя обнять!

Приехав с аэродрома домой, Чкалов нашел у себя много цветов. Среди них он заметил красную розу. Роза едва-едва начала распускаться. К ее стеблю ленточкой была привязана записка. В ней говорилось:

«*Дорогой товарищ Чкалов!*

Вы прилетели раньше, чем я думала, она не успела распуститься. Поставьте ее в банку с водой.

Ура! Да здравствуют славные летчики-герои!

Катя Брускова»

Большая, задушевная дружба связывала Чкалова с детьми. Он говорил ребятам:

— Я уважаю вас, мои младшие товарищи, и немножко завидую вам. Вы увидите то, о чем я могу только мечтать. А может быть, увидите и еще большее. Жизнь иногда одаривает так щедро, что и мечты, самые яркие, самые смелые, не успевают за ней.

Своим примером Чкалов воспитывал в детях высокие, благородные чувства. Помню, с каким возмущением и горечью рассказывал он мне, как десятилетний мальчик, который жил в одном с ним доме, грубо пошутил над пожилой женщиной и еще похвастался товарищам.

— А ведь вообще-то он неплохой мальчишка, сердечный, — говорил мне Валерий Павлович. — Когда понял, что наделал, стыдно ему стало. Я его знаю, он к моему Игорю ходит. Энергии у парнишки хоть отбавляй, скучно ему, вот он и придумывает себе различные «подвиги». И он не один такой, — задумчиво и немного печально добавил Валерий Павлович.

Я вспомнил об этой беседе, когда прочел в «Пионерской правде» обращение Чкалова к пионерам и школьникам Советской страны: «Не всякий риск благородное дело». Потом оно было издано отдельной брошюрой. В нем были следующие взволнованные строки:

«…По-настоящему смелый человек никогда не будет рисковать без смысла, без цели, без необходимости.

Когда герои-летчики полетели спасать челюскинцев, это была смелость. Разве не было тут риска? Конечно, был. Самолет мог заблудиться в тумане, мог обледенеть, мог в случае порчи мотора пойти на вынужденную посадку п разбиться о торосистые льды. Это был риск, смелый, благородный, но рассчитанный и обоснованный. Люди рисковали своей жизнью ради спасения жизни других. Они делали это не для того, чтобы поразить мир, а для того, чтобы выполнить долг.

А вот когда ребята прыгают с трамвая на трамваи, хватаясь за поручни, когда они так. рискуют жизнью, — это не геройство, а просто глупость.

Нам нужны храбрые люди, но мужество воспитывается не на трамвайной подножке».

Чкалова никогда не покидало сознание большой ответственности за детей. К беседе на пионерском сборе он готовился еще более тщательно, чем к выступлению перед «взрослой» аудиторией.

Однажды юная пионерка преподнесла ему неумелые, но искренние стихи собственного сочинения и добавила: «Хочу быть

такой, как Чкалов!»

Валерий Павлович был очень взволнован, долго не мог успокоиться.

— Ты только подумай, — говорил он присутствовавшему при этом брату, — как она сказала: «Быть такой, как Чкалов». Ведь это значит, что я сам должен стать много лучше!

В те дни Чкалову приходилось много встречаться с людьми. Приближался праздник Великого Октября, и Валерия Павловича приглашали па праздничные вечера в школы, институты, на заводы, фабрики, в разные учреждения. Все хотели послушать рассказ о замечательном перелете из уст его командира. Чкалов никому не отказывал, но в сутках всего 24 часа…

— Я совсем измучился с этими выступлениями, — пожаловался мне Валерии Павлович, когда мы встретились с ним на вечере у пионеров. — И отказаться неудобно, и работать, ну просто, некогда.

Лицо у Чкалова было усталое, осунувшееся.

— Как же ты выходишь из такого сложного положения? — поинтересовался я.

— В первую очередь, конечно, к ребятам иду. И знаешь почему? Если каменщик, закладывая фундамент здания, работает, не жался сил, со старанием, с любовью, дом будет долго стоять. Вот мне и хочется участвовать в закладке фундамента поколения, которое идет нам на смену. Ведь они будут строить коммунизм! Вовремя сказанное слово чудеса может сотворить. По себе знаю. Мальчишкой по садам за яблоками лазил, считал не воровством это, а молодечеством! Пока отец мне не объяснил, да так объяснил, что слова его на всю жизнь запомнил! Когда говорю с ребятами, волнуюсь всегда, сумею ли найти такие слова, чтобы захотелось им подвига, мечталось о больших: делах, новых открытиях. А главное, чтобы поняли они: честность, стойкость, смелость, чувство товарищества необходимы. Без этих качеств но выйдешь на широкую дорогу жизни, будешь до самой смерти бродить по проселкам.

После гибели Чкалова у него в кармане нашли вместе с удостоверением депутата Верховного Совета СССР список оборудования, необходимого для детского сада.

Не в характере Чкалова было останавливаться па достигнутом. Он продолжал работать над совершенствованием своих технических и военных знаний, над расширением своего кругозора. В его библиотеке были собраны труды классиков марксизма, книги великих русских писателей и лучшие произведения советской художественной литературы. Особое место в книжном шкафу занимал раздел авиации. Чкалов следил

за всеми достижениями авиационной науки.

Вскоре после возвращения Чкалова в Москву из США я зашел к нему. Разговорились о планах на будущее.

— Надо еще вокруг «шарика» полетать! — сказал Чкалов и показал на глобус.

Кто хорошо знал Чкалова — не сомневался: полетит Валерий Павлович вокруг света.

Помешать ему могла только смерть…

Последний полет

Шли испытания нового скоростного истребителя Поликарпова. В испытательную Чкалов ввалился озябший, но веселый и шумный. Его встретили, как всегда, радостно.

Чкалов открыл шкаф в стене, где хранилось его летное обмундирование, быстро переоделся в кожаный комбинезон. В этом комбинезоне летал он и на остров Удд, и через полюс в Америку.

Пожав руки товарищам, Чкалов заспешил на аэродром. Механик опробовал мотор.

В этот момент подошел ведущий инженер.

— Шторок у мотора нет, — сообщил он Чкалову.

Летчик призадумался: действительно, мороз свалился неожиданно, а мотор не защищен. Может быть, лучше отложить полет?

— Ну, как мотор? — спросил он механика.

— Все в порядке, обороты держит хорошо, температура нормальная.

— Вот и отлично, — облегченно вздохнул Чкалов.

Отложить испытательный полет значило отложить рождение нового истребителя. А он нужен, очень нужен.

«Буду летать в районе аэродрома, если мотор откажет — сяду», — окончательно решил он.

Без шторок капота летали тогда многие самолеты. А вот на то, что из-за спешки не утеплили всасывающий трубопровод, Чкалов не обратил внимания.

Как всегда, при взлете у Чкалова было прекрасное настроение. С удовольствием распрямил он свои широкие плечи и взял ручку. Самолет казался очень послушным, но за ним нужен был глаз да глаз.

Машина еще не полностью покорилась летчику, не все в ней было ему ясно. Чкалов хорошо понимал это и, летая, все время внимательно прислушивался к работе мотора, присматривался к каждому, едва уловимому движению машины.

«Так, так, — удовлетворенно повторял он про себя, — ну еще, еще немножко…»

На небе не было ни единого облачка, в воздухе стояла прозрачная ледяная дымка. Маленький истребитель носился над заводским аэродромом, мелькал то там, то здесь, стремительный, ловкий.

Обычно многолюдный во время испытания, аэродром на этот раз почти пустовал — мороз был сильный. Тот, кому требовалось

по какому-либо делу побывать на летном поле, спешил скорее уйти обратно в теплое помещение.

…Перед тем как повести самолет на посадку, Чкалов сделал большой круг с расчетом сесть в самом начало аэродрома, убавил газ и стал планировать. Истребитель, поблескивая крыльями в морозной дымке, потянулся к посадочной полосе. Неожиданно мотор зачихал и замер. Летчик понял, что он не успеет дотянуть до аэродрома.

Чкалов поспешно дал газ, но мотор по ожил. За несколько секунд планирования он успел совсем остыть. Чкалов стал резко двигать взад-вперед сектором газа, но двигатель не заработал.

Истребитель опускался все ниже и ниже, мелькали деревья, крыши домов. Надо садиться, но куда?

Руки летчика по-прежнему крепко держали управление, глаза зорко всматривались в улицы и переулки, ярко освещенные зимним солнцем.

Еще, еще немного… и аэродром. Но нет, не дотянуть. Самолет уже совсем низко над землей, летчику бросилась в глаза захламленная битым кирпичом и ломом железа небольшая площадка. Чкалов решает сесть, по вдруг на пути телеграфный столб, контрольная будка… У самой земли он положил машину в крен и обошел препятствие.

Но в следующий миг самолет ударился о землю с такой силой, что фюзеляж и крылья сильно покорежило, летчика выбросило из кабины, и он ударился головой о ребро катушки кабеля.

Сбежались люди. Чкалов был еще жив. Он лежал без сознания и дышал глубоко, прерывисто.

Его осторожно подняли, положили в первый проезжавший мимо автомобиль и повезли в больницу.

Бережные руки понесли Чкалова в операционную.

Но на лестнице Валерий Павлович вздохнул глубоко, с трудом, и, не приходя в сознание, умер…

Это произошло 15 декабря 1938 года. В этот день в Москве мороз казался особенно безжалостным.

— Наш Чкалов погиб! — горестно, с тоской говорили люди на улицах, в трамваях, в квартирах.

Догорал короткий зимний день, лучи уходящего солнца освещали бесконечный людской поток, колеблющиеся на ветру траурные флаги.

Так и запомнилось.

Люди… люди идут и идут… У них какие-то застывшие лица. Все молчат. Красные с черной каймой флаги кажутся нестерпимо яркими, болью режут глаза…

В почетном карауле у гроба сменялись руководители партии п правительства, командиры Красной Армии, летчики, инженеры, рабочие, писатели, художники. Дети засыпали гроб и постамент живыми цветами.

Похоронили Чкалова в Кремлевской стеле.

Он погиб совсем молодым. Ему было всего тридцать четыре года. Сколько бы он еще мог сделать для родной страны, для горячо любимой авиации, если бы дожил до наших дней!

Советские летчики получили от Чкалова богатое наследство.

Еще при жизни Валерия Павловича чкаловский стиль воздушного боя, умело воспринятый советскими летчиками, получил должную проверку, а в дальнейшем был развит и усовершенствован.

Бойцы и командиры, сражавшиеся у озера Хасан, хорошо помнят такой случай.

Советский истребитель дрался с тремя японскими самолетами над линией фронта. Наш летчик дерзко и уверенно нападал, стремительно поливая пулеметным огнем вражеские машины. Секунды решали исход боя. И вот вражеский самолет тяжело рухнул вниз, два других поспешно бежали с поля боя.

Советские воины выскочили из окопов и восторженно закричали:

— Ура Чкалову! Ура!

— Это же вовсе не Чкалов сбил врага, а летчик из нашей части, — возразил один солдат.

— Все равно Чкалов! Ура Чкалову! — дружно повторили его товарищи.

Новаторские идеи Чкалова способствовали развитию советской военно-авиационной мысли, совершенствованию боевой деятельности нашей истребительной авиации. Опыт его фигурных полетов, блестящая техника пилотирования явились ценным вкладом в тактику воздушного боя.

Многие летчики, в том числе и я, были свидетелями того, как однажды на приеме в Кремле Чкалов заявил:

— Мы будет так драться с врагом, как этого еще но видел мир!

В годы Великой Отечественной войны его обещания выполнили тысячи летчиков.

Летать по-чкаловски стремятся все наши летчики. И когда потребители говорят о каком-нибудь своем товарище: «У него чкаловская хватка», нет для летчика более высокой похвалы.

КАМАРАДА РОДРИГО

На помощь республике

…18 июля 1936 года по испанскому радио была несколько раз передана фраза: «Над всей Испанией безоблачное небо». Это был условный сигнал к мятежу. Фашистские генералы Франко, Мола, Санхурхо, получившие оружие от Гитлера и Муссолини, выступили против республиканского правительства Испании.

Мятежники хвастались, что в течение сорока восьми часов одержат победу. Но они встретили такое сопротивление народа, что лишь на севере и юге им удалось захватить некоторые районы.

Главную ставку Франко делал на марокканских стрелков и иностранный легион. Но эти силы еще надо было перебросить из Африки, а матросы большинства военных кораблей остались верны республике. Поэтому по приказу Гитлера были выделены двадцать трехмоторных самолетов «юнкерс-52», которые доставили в Испанию двадцать тысяч марокканских солдат, семь тысяч легионеров и пятьсот тонн военных материалов.

Началось наступление на Мадрид.

В летние дни тридцать шестого года мы каждое утро торопливо разворачивали газеты, жадно ища сообщений из Испании. Они были скупы и малоутешительны. Отклики же на испанские события приходили со всего мира. Их было много.

Свободолюбивые люди всей земли поняли, что борьба испанского народа с мятежниками и германо-итальянскими интервентами — это борьба всего прогрессивного человечества против черных сил реакции. Стало ясным и то, что собственными силами испанским республиканцам победы не одержать.

Руку помощи Испании протянули трудящиеся буквально всех стран. В Испанию посылали продовольствие, медикаменты, одежду.

На заводах, в колхозах и учреждениях Советского Союза начался сбор средств в помощь испанским борцам за свободу и независимость. За несколько дней было собрано более 12 миллионов рублей.

Тысячи людей разных профессий и национальностей, минуя кордоны, пробирались в Испанию, чтобы встать в ряды борцов с фашизмом. Бригады и батальоны добровольцев брали имена выдающихся борцов за свободу и национальную независимость своих стран: Чапаева, Тельмана, Линкольна, Гарибальди, Домбровского.

Уезжали в Испанию и добровольцы из СССР. Признаюсь, и мне очень хотелось быть в их числе. Но мне разъяснили, что

республиканская армия нуждается преимущественно в летчиках-истребителях, а что Водопьянову надлежит продолжать подготовку к экспедиции на Северный полюс…

Третьего августа 1936 года, через две недели после начала мятежа, в Москве состоялась многолюдная демонстрация. В толпе шел командир летного отряда научно-исследовательского института Анатолий Серов. Вместе со всеми он скандировал:

— Да здравствует Испанская Республика!

С того дня, когда Серов узнал о том, что со всех концов земного шара в Испанию едут добровольцы, он не находил себе места. Серов отлично владел боевым истребителем, всей душой хотел помочь героическому испанскому народу. Кому, как не ему, сражаться с фашистами. Так думал Серов, но иначе полагало его начальство. Хлопотать пришлось почти год. Было написано немало рапортов, пока летчику-испытателю разрешили отправиться добровольцем в Испанию.

Встреча с войной

Пароход доставил их в Картахену. Летчики ехали по улицам, на каждом шагу замечая тяжелые приметы войны.

Город фашисты бомбили чуть ли не ежедневно, стараясь вывести из строя порт, через который республиканцы получали помощь. Но бомбы чаще попадали в жилые дома, чем на причалы.

Вот целый квартал руин. Летчики попросили шофера автобуса ехать потише и смотрели, смотрели, не говоря ни слова. Повсюду громоздились закопченные пожаром, искореженные взрывами или разрушенные воздушной волной многоэтажные здания. В некоторых квартирах — все на месте, и кажется кто-то нескромный навел объектив и запечатлел жизнь, оборвавшуюся в одно мгновение. Комнаты пусты, словно их только что покинули люди. Но во многих все перевернуто вверх дном: видны обломки мебели, обрывки бумаги, блестит на солнце битое стекло. Железная кровать, подброшенная взрывом, зацепилась ножкой за обнажившуюся балку перекрытия, она медленно раскачивается, и скрип ее кажется жалобным стоном.

Вблизи этого дома прямо на тротуаре стоит широкая кровать, на ней спит женщина с двумя детьми. Может быть, она жила в той комнате со светлыми золотистыми обоями и это ее рояль встал от взрыва на ребро. У края тротуара разложен костер. Вокруг пего сидят люди, что-то варят в подвешенных ведрах, котелках. Тут же разбиты палатки. В тени деревьев, положив под голову узелки, приютились недоспавшие ночью женщины и дети.

.. Машина медленно едет по улицам, густо покрытым ржавой кирпичной пылью. Бредут куда-то понурые фигуры. У магазинов стоят очереди. Люди часто вскидывают головы, смотрят в небо. Смотрят вверх и летчики — небо ослепительно голубое, безоблачное. Это и плохо.

И в самом деле, вдруг словно вихрем всех сдуло. Шофер, круто развернувшись, вогнал машину в ближайший двор и выключил мотор. В тишине послышался все нарастающий прерывистый гул авиационных моторов. Летчики выскочили из машины и увидели: невысоко в небо журавлиным строем плыли десять «юнкерсов».

Через минуту-другую неподалеку ухнул взрыв, за ним другой, третий. Пламя вырвалось из разбитых окон дома наискосок через улицу. Раздался пронзительный крик.

Молодая женщина, ломая руки, склонилась над неподвижной девочкой.

Серов стоял, стиснув зубы, сжав кулаки.

Словно угадывая его мысли, летчик Борис Смирнов положил руку на плечо товарища.

— Вот мы и встретились с войной, Анатолий! Что ж, будем учить этих стервятников.

«Юнкерсы» безнаказанно сбросили бомбы на мирный город.

Надсадно взревела сирена — отбой!

Люди снова заполнили улицу.

Старушка, опираясь на палку, с трудом передвигая скрюченные ревматизмом ноги, подошла к Серову.

— Ты француз? — спросила она. — Англичанин, американец?

— Русо, — ответил Серов.

— Ты русский… — повторила старушка шепотом. — Ты видел? Ты все видел? — Она показала на небо, где еще были заметны в синем мареве удаляющиеся самолеты. Слезы текли по ее морщинистому лицу. — Их прислали Гитлер и Муссолини. Они помогают Франко. А вы, русские, — нам. Вива Россия Советика!

Серов все понял, словно женщина говорила по-русски, а не по-испански. Он поцеловал старушку в сморщенную щеку, а она неожиданно подняла руку в революционном приветствии. Серов ответил ей тем же жестом. Старушка перекрестила Анатолия, что-то зашептала и, кивая головой, ушла.

Наши летчики ехали по дорогам Испании в роскошном открытом автомобиле «испано-суиза», с сиденьями, обшитыми красной кожей, реквизированном у какого-то фабриканта. В деревнях машину окружали крестьяне. Узнав, что едут русские летчики, шумно приветствовали их, угощали вином, сыром, фруктами и очень обижались, если кто-нибудь пытался заплатить.

На тыловых дорогах было много беженцев, двигавшихся к морю. Шли женщины с грудными младенцами на руках, плелись старики с посохами, семенили босыми ножками детишки, едва научившиеся ходить. Подростки вели под уздцы осликов, тянувших тележки, нагруженные перинами, узлами, кастрюлями и оплетенными соломой огромными бутылями с вином и оливковым маслом.

Война выгнала этих людей из домов, согнала с земли, на которой они трудились.

В больших селах и городах было очень оживленно. Все куда-то спешили. Прямо на тротуарах располагались многочисленные кафе. За столиками сидели и шумно разговаривали люди с винтовками, зажатыми между колен.

Казалось, все здесь вооружены. Кое-где в ресторанах и кафе висели объявления, предлагавшие посетителям сдавать оружие на вешалку. Летчики, весело улыбаясь, отдали честь и прошли строевым шагом мимо красивой девушки с цветком в иссиня-

черных волосах и драгунской саблей у пояса.

…В городе Мурсиа на аэродроме ровными рядами стояли истребители — бипланы с тупой, несколько вздернутой передней частью фюзеляжа, и монопланы с короткими, широкими крыльями. Это были И-15 и Н-16.

Еще подъезжая к аэродрому, их увидели и узнали паши летчики.

— «Ишачки», родные! — весело крикнул Серов. — На них можно воевать!

Испанцы дали советским истребителям свои прозвища. Монопланы, похожие на насекомых, стали звать «москас» — «мушки», а бипланы — «чато» — «курносые».

Командование предложило советским летчикам самим решать, на каких самолетах они будут летать.

Монопланы были машины «строгие», как говорится в авиационной среде, с большой скоростью. Бипланы — более маневренные.

Большинство выбрало скоростные монопланы.

Серов, насупившись, молчал.

— Ну, а вы на каком самолете предпочитаете сражаться? — спросил его полковник.

— На «чато», — сказал Серов. Он был мастером высшего пилотажа и рассчитывал, что хорошая маневренность даст ему в воздухе большие преимущества.

«Чато» выбрал и другой русский доброволец — Михаил Якушин. С этим худощавым невысоким летчиком Серов впервые встретился здесь, в Мурсии, и он вскоре стал его лучшим другом и верным соратником.

Серов, Якушин и еще шесть русских летчиков были зачислены в эскадрилью бипланов, остальным предстояло летать на «мушках».

Один против тринадцати

В солнечное утро аэродром похож на пчелиный улей, и кажется, что в небе реют не боевые самолеты, а веселые золотистые пчелы, наполняя воздух однообразным жужжанием.

Несмотря на ранний час, жарко. Земля не остыла за короткую летнюю ночь, хочется пить. Заботливый механик Карлос протягивает своему командиру бутылку лимонада, которую он держал в холодке, в специально вырытой им ямке.

— Мучо грасиас[1], Карлос!

Серов, по выражению товарищей, совсем обыспанился. Он уже неплохо говорит и читает по-испански и внешне его не узнать: загорел под лучами нещадно палящего солнца, стал носить берет и синий холщовый комбинезон.

Подошел Якушин.

— Ну и пекло будет сегодня!

— Ничего. В бою про жару забываешь. А сегодня, чую, работенки хватит. Небо-то какое?

Небо солнечное, чистое. Такая погода радует пилота, когда он работает на гражданской линии. На войне же ценно даже самое маленькое облачко, за которым в случае надобности можно укрыться.

Уже все летчики эскадрильи в сборе. Одни лежат, покуривают в тени под плоскостями машин, другие читают газеты. Испанцы о чем-то громко спорят. В эскадрилье, кроме русских, испанские летчики, два австрийца, американец, англичанин, югослав…

…Дым пожаров и пыль, поднятая разрывами снарядов и бомб, висит в раскаленном воздухе, доходя до высоты трех тысяч метров. Летчики особой эскадрильи поднимаются в это дымное пекло, совершая по восемь-десять боевых вылетов в день. Во время коротких стоянок на аэродроме техники едва успевают заправлять самолеты горючим, оружейники поспешно заряжают пулеметные диски. От перегрузки иной раз сдают моторы… Четыре машины, ведомые Серовым, Якушиным, Карповым и Шелыгаловым, вылетели в район западнее Мадрида. На встречном курсе они заметили большую группу самолетов. Серов насчитал двадцать две вражеские машины.

Четверо русских вступили в неравный бой. В первую же минуту был сбит Карпов. Вскоре раненый Шелыгалов вышел из боя и стал уходить на свою территорию. Серов и Якушин продолжали нападать. Сложилось так, что Якушину пришлось сражаться с девятью, а Серову — с тринадцатью самолетами.

Серов обладал замечательным, неоценимым для воздушного

бойца качеством, которое присуще далеко не всем летчикам, — он умел сразу видеть почтит все, что происходит во время схватки в небе.

Вот уже один фашистский самолет клюнул, вошел в спираль и, сужая свои круги, свалился в «штопор». Серову некогда следить за сбитой машиной — прямо в лоб на него опять мчится самолет врага.

Он набирает высоту и атакует противника. Это был новый маневр — бой на вертикали, который неизменно приносил ему успех.

Пулеметная очередь. Еще одним врагом стало меньше. Но настигает другой фашист. Серов идет в высоту. Фашистский пилот, думая, что летчик делает петлю, повторяет ту же фигуру. Но истребитель Серова, неожиданно перевернувшись через крыло, атакует фашиста на выходе из петли.

Серов то переходит в стремительное пике, то свечой взмывает вверх и с высоты падает на врага. Фашисты наседают со всех сторон. Трудно отражать удары, увертываться от трассирующих пуль. Он стреляет меткими, короткими очередями, ни на минуту не выпускает инициативы из своих рук. Выйти из боя при сложившихся обстоятельствах — значит погибнуть.

Серов уничтожил в этом бою пять самолетов противника. Остальные удрали.

Вскоре после этого боя, как-то в перерыве между вылетами, Михаил Якушин пошутил:

— Серов рвется в бой с испанским темпераментом и русским размахом. Это просто недоразумение, что его зовут Анатолием. Отныне он — камарада Родриго, пусть восторжествует справедливость! (Родриго такое же распространенное у испанцев имя, как Иван у русских.)

Новое имя привилось.

За первый месяц боев Серов довел счет лично сбитых самолетов противника до десяти.

Вскоре Анатолий Константинович Серов стал командиром особой эскадрильи. Его любили подчиненные, безгранично доверяли ему и по его приказу были готовы выполнить любое, самое сложное задание.

Впоследствии генерал-майор авиации Михаил Якушин вспоминал о Серове:

«Мы верили в него. На фронте все знали: есть в эскадрилье человек, к которому все тянутся в трудную минуту. Этим человеком был Анатолий. Я просто не могу объяснить почему, но, когда мы летели на боевую операцию, я в преддверии боя всегда подходил к Серову под крыло и прижимался к нему плотнее. Вот

есть такая вера в человека, в то, что человек тебя не подведет и всех выведет из любого сражения живыми и невредимыми, разгромив противника».

И днем, и ночью

Однажды после боя Серов проводил с летчиками эскадрильи детальный его разбор. На этот раз в разговоре принял участие приехавший в эскадрилью главный советник по авиации Евгений Саввич Птухин.

— Вам довелось первыми в мире испытать силу техники фашистов. Германская авиация еще со времен мировой войны считается сильнейшей. Перед геринговскими летчиками, которые летают на машинах выпуска тридцать шестого года, дрожат правительства Лондона и Парижа. А мы запросто сбиваем эти новейшие машины и побеждаем в бою опытных летчиков. Итальянская авиация тоже считается неплохой. А мы уничтожаем «фиаты». Вы сами знаете, что если фашистские истребители идут на Мадрид, то их никак не меньше двадцати, а то и больше. Поодиночке летать они боятся. Но мы побеждаем, даже если у них большое превосходство.

— А что слышно о новых немецких самолетах? — спросил кто-то из летчиков.

— Для Гитлера и Геринга Испания — полигон, на котором они испытывают новые самолеты. Сейчас на Мадрид брошены новые истребители «мессершмитт-109». Но вы убедитесь сами, что хотя эти машины неплохие, но они не заколдованы, их тоже можно сбивать, — сказал Птухпн.

А через день-два «чато» встретились с новыми быстроходными и маневренными «мессершмиттами-109». Через несколько лет в небе Европы появилось множество этих «мессеров», сеявших ужас и смерть на земле Польши, Чехословакии, Франции. Советские воздушные бойцы в годы Великой Отечественной войны научились с ними расправляться. Но сбить первый «мессершмитт» оказалось нелегкой задачей. Однако он был сбит. Кто это сделал, Серов пли другой летчик его эскадрильи, установить не удалось, но первый был сбит летчиками эскадрильи Серова.

— Трудный был, конечно, бой, — говорил Серов на очередном разборе, — но, выходит, и на наших бипланчиках можно драться, можно как следует угощать врага!

И «чато» угощали так, что скоро бомбардировочная авиация фашистов перешла в основном к ночным действиям. Республиканские истребители ночью но летали, а зенитного прикрытия в городе почти не было.

Едва скрывалось за горизонт солнце, фашисты начинали бомбить Мадрид. Их бомбардировщики летели всегда с

одинаковыми интервалами. Отбомбившись, самолет улетал. А ровно через десять минут все начиналось снова. И так до рассвета.

В одну из таких ночей на крыше высокого дома стоял советский кинооператор Роман Кармен.

Вот что он рассказал мне, вернувшись в Москву:

— Кругом горит, светло, и это дает мне возможность снимать. Рушатся дома. А над городом, выбрасывая языки пламени из глушителей, спокойно ходит тяжелый бомбардировщик. Один летает… Пустить бы сейчас в хвост этой корове наш истребитель, и вспыхнет факел! А они летают безнаказанно!

Серов задержался однажды в штабе — не успел вернуться засветло на свой аэродром и провел ночь в Мадриде. Он поехал в гостиницу, где жили советские летчики, чтобы повидаться с Борисом Смирновым. Всю ночь они простояли у подъезда гостиницы. Бомбардировщики шныряли над городом до самой зари.

— Так продолжаться не может, — взволнованно говорил Серов. — Надо и нам летать ночью. Что у нас, глаз нет, что ли? Мы же на Родине летали ночью!

— Конечно, летали, но в каких условиях? — возражал Смирнов, — Поднимались и садились на больших аэродромах при хорошем освещении.

— Ты прав, наугад, не видя земли, самолет не посадишь. Надо подумать. Давай, Борис, будем нажимать на начальство, чтобы разрешило ночные полеты.

Но убедить командование было нелегко. Ни самолеты, ни аэродромы республиканцев не были приспособлены для ночных полетов. В то же время многие летчики поддерживали Серова и считали возможным организовать ночные полеты, чтобы закрыть врагу воздушные пути к испанской столице.

— Ночью достаточно двух-трех истребителей, которые будут патрулировать вокруг города, — говорил Серов.

Ему возражали: у республиканцев мало самолетов, и наверняка в первую же ночь летчики перебьют машины, садясь на необорудованный аэродром.

— Надо оборудовать, — настаивал Серов.

Он доказывал, что вовсе не надо освещать основной аэродром, надо найти в стороне площадку и завезти туда два-три прожектора для освещения посадочной полосы. Нет прожекторов, можно поставить несколько автомашин с зажженными фарами, одну против другой, и летай всю ночь, а утром возвращайся на свой аэродром.

В заключение Серов добавил:

— На этой же площадке можно тренировать летчиков для ночных полетов.

Комиссар Агальцов (ныне маршал авиации) поддержал инициативу Серова и предложил произвести пробные вылеты ночью. Были отобраны летчики, имевшие опыт ночных полетов.

Вею организацию и ответственность за это дело командование возложило на Серова. Вместе с Якушиным он приехал на аэродром еще засветло. Когда стали густеть сумерки, провели «репетицию». Оказалось, что для освещения посадочной полосы вполне достаточно одного прожектора и фар трех грузовиков.

Решили, что, заметив вражеский бомбардировщик, будут подходить к нему, маскируясь на фоне темной земли. Но как увидишь самолет в ночной тьме? Сигнальных огней на нем нет, а луна светит так скудно, что небо кажется еще более темным.

— Найдем, Миша, найдем! — успокаивал Якушина Серов. — Каким-нибудь седьмым или восьмым чувством, а все равно найдем. Значит, условились: ты патрулируешь на высоте три тысячи метров, а я — две.

В следующую ночь летчики вылетели па ночное дежурство. Небо черное, тихое. Патрулировали уже больше часа, и ничего. Вдруг впереди Якушина сверкнули какие-то огоньки. Ясно — это выхлопы из глушителей вражеского бомбардировщика, который идет на Мадрид.

Якушин догнал фашистскую машину, зашел ей в хвост и нажал гашетку пулемета. Молнией вспыхнула светящаяся трасса, за ней — другая, третья.

И вот уже виден горящий силуэт тяжелого бомбардировщика. Желтое пламя вытягивается длинным хвостом за самолетом, стремительно падающим вниз. Бомбы, предназначенные для Мадрида, взрываются на земле, далеко от места назначения.

Так русские летчики начали новую главу в истории военной авиации.

На другой день оба советских летчика получили награды от республиканского правительства — золотые именные часы. Якушин был награжден за сбитый ночью фашистский самолет, а Серов как инициатор и командир ночного патруля.

Серов поблагодарил за награду, прочел выгравированную надпись «За боевой подвиг» и сказал:

— Я еще не заслужил такой награды. — Он положил часы в карман и тихо добавил: — Буду стараться заслужить…

Вынужденная посадка

Поздним вечером того же дня Серов и Якушин слова подняли в небо свои «чато». На земле ни огонька. Только на дорогах вспыхивали иногда фары автомобилей и тотчас же гасли.

До боли в глазах Серов всматривался в темноту. Ничего не было видно. Погода неважная: высокая кучевая облачность, но в разрывах облаков временами проглядывал диск луны. Неожиданно на его фоне появилась движущаяся точка. Серов пошел па сближение, он скорее угадал, чем увидел, что летит бомбардировщик, держа курс на Мадрид.

Стараясь оставаться незамеченным, Серов зашел в хвост вражеской машине и с короткой дистанции открыл огонь. Бомбардировщик, охваченный пламенем, врезался в землю.

— Есть один!

Летчик развернулся и спокойно продолжал барражировать в зоне. Луна скрылась за облака. И вдруг он заметил, что впереди повисли две красно-фиолетовые точки.

След выхлопных труб двухмоторного бомбардировщика! Серов добавил газ и начал догонять врага. Но тот, как видно, заметил это, развернулся и пошел восвояси. Серов стал его преследовать. Но в это время навстречу ему попался другой самолет противника.

«Этого уж я не упущу!» Серов сделал глубокий вираж и помчался за бомбардировщиком. Он открыл огонь, но тут же увидел, как самолет врага изменил направление, проваливаясь вниз. Серов последовал за ним. Летчик, видно, был опытный, он делал замысловатые фигуры, уходя от преследования. Серов не отставал от него. Он так увлекся, что забыл обо всем, а когда посмотрел на бензомер, ахнул: стрелка дошла до нуля. Скорее домой! Но тут горючее кончилось, мотор заглох.

«Вот и все», — грустно подумал летчик и начал планировать. Где совершить посадку? Вспомнил службу на Дальнем Востоке, сопки, тайгу. Там он научился сажать машину в любых условиях.

И-15 коснулся земли, подпрыгивая и переваливаясь с боку на бок, он полез куда-то вверх и остановился. Серов осмотрел машину. Цела!

Но куда он попал, к своим или мятежникам? На всякий случай решил спрятаться. Но не успел сделать и сотни шагов, как его окружили люди. Это были крестьяне в черных блузах и черных же беретах, в полотняных туфлях на босу ногу, крепкие, плечистые, с коричневыми от вечного солнца лицами.

— Авиадор русо! — крикнул им Серов.

Радостная толпа окружила его, каждый из крестьян хотел пожать руку русскому летчику. Серов узнал, что, хотя мятежников не видно, линия фронта совсем близко, за холмом.

Летчик попросил горючего.

— Газалина, газалина, — говорил он, показывая на пустой бак.

Пожилой испанец сказал, что бензин достанут.

Когда стало совсем светло, Серов увидел, что сел он на узенькую площадку на краю обрыва. Это просто чудо, как он не свалился в овраг! Но что было теперь делать с истребителем? Если разобрать и везти па грузовиках, можно поломать — дороги плохие. А если попробовать взлететь отсюда? Говорят же старые летчики: главное — сесть, а подняться всегда сумеешь.

Смерил шагами расстояние до обрыва — триста метров. Машина оторвется.

Крестьяне вскоре привезли на ручной тележке целую бочку бензина. Через час машина была заправлена. Хорошо, что на борту есть баллон со сжатым воздухом. С его помощью можно запустить мотор.

Под руководством Серова крестьяне осторожно занесли хвост истребителя и развернули его. Можно лететь!

Тепло поблагодарив крестьян, Серов поднялся в самолет. Еще раз махнул рукой на прощание, вырулил, дал полный газ, и истребитель пошел на взлет. Через две-три секунды поднялся хвост, осталось оторвать машину от земли. Она уже пробежала половину площадки, а скорость еще мала. Впереди — глубокий овраг, невольно хочется потянуть ручку управления на себя, но это очень опасно: без скорости машина может свалиться на крыло и тогда — верная гибель. Вот уже кончается площадка, а скорость сто километров. Мало! Сто десять, еще немного — сто двадцать. Мелькнул обрыв. Самолет повис в воздухе.

…Серов благополучно сел на свой аэродром. Товарищи горячо поздравляли его с удачным возвращением с «того света».

Камарада Родриго надел на руку подаренные ему золотые часы.

— Теперь, кажется, заслужил эту награду, — сказал он Якушину.

Приехавший на аэродром комиссар Агальцов обнял летчика.

— Сбитый вами бомбардировщик сгорел дотла. Из экипажа спаслись на парашютах двое — командир самолета и его штурман-бомбардир. Оба старые воздушные волки. Готовы ответить на все вопросы, только просят показать летчика, который их сбил.

Худощавый, подтянутый немецкий летчик долго смотрел на

Серова, как бы изучая его. Потом сказал по-русски:

— Я из воздушного легиона «Кондор». Как вам удалось ночью найти мой самолет и незаметно зайти в хвост? Поражен вашим мастерством! Прошу объяснить мне, как офицер офицеру.

— У коммунистов отличное зрение, — ответил Серов, — полагаю, что это учтут ваши летчики…

«Ночная затея» Анатолия Серова бесспорно удалась. Бомбежки Мадрида стали не столь частыми.

Вскоре республиканские истребители начали действовать против фашистских бомбардировщиков всюду, где бы они ни появились.

Штурм аэродрома

Высшее командование высоко ценило личные боевые подвиги Серова, его организаторские способности, тактический талант, умение поставить и разрешить сложную боевую задачу. Ему поручали самые ответственные дела. Так было и в сентябре, когда разведка выяснила, что мятежники сосредоточивают крупные авиационные силы вблизи Сарагоссы. Видно, они готовили массированный удар по республиканским аэродромам. Командование решило предупредить удар.

Воздушная разведка республиканцев установила, что на большом аэродроме Гарапинильос сосредоточено до сотни вражеских самолетов. Это подтвердил и пленный итальянский летчик, «посаженный» нашими истребителями. Машины решено было уничтожить на земле прежде, чем они появятся в воздухе над базами республиканцев.

Бомбардировщиков у республиканцев было очень мало, при налетах на вражеские аэродромы они терпели большой урон от зенитного огня и действий истребителей охраны.

Что предпринять? Дальновидный и смелый военачальник Евгений Саввич Птухин выработал план очень дерзкого налета на базу фашистов в Гарапинильосе и хотел узнать, что думают летчики, которым придется претворить в жизнь его план. Он созвал совещание.

Птухин подробно рассказал об обстановке на фронте и соотношении авиационных сил, которое было в пользу противника. Он показал Гарапинильос на карте и энергично подчеркнул, что уничтожить аэродром нужно во что бы то ни стало, а бомбардировщиков не хватает.

— Может быть, попробовать ударить силами одних истребителей? — чуть улыбаясь, спросил Евгений Саввич, — Что вы думаете, товарищи командиры?

— Может быть, это не лучшее решение, — первым высказался Серов, — но раз бомбардировочных самолетов у нас мало, то другого выхода не вижу. Надо летать одним истребителям.

Очень редко истребители, вооруженные одними пулеметами, не имеющие пушек и не берущие с собой бомб, применялись для уничтожения боевой техники, размещенной на земле.

Не обошлось без споров. Нашлись командиры, которые считали, что такая задача невыполнима.

— С Серовым согласен, — подытожил Птухин. — Наши точки зрения совпадают. Желаю успеха, товарищи командиры!

Совершить внезапный налет решили на рассвете, чтобы

застать на аэродроме все фашистские машины.

Еще затемно в воздух поднялись две эскадрильи истребителей. Серовские бипланы на этот раз выполняли роль штурмовиков, а монопланы Смирнова охраняли их от возможных нападений с воздуха.

В плане, утвержденном командованием, предусматривалось проведение двух атак и затем возвращение па базу.

Когда самолеты подошли к Гарапинильосу, еще не рассеялась утренняя туманная дымка и земля видна была словно через кисею. Вот большой прямоугольник аэродрома и на нем ровные шеренги самолетов — тяжелых бомбардировщиков и истребителей. По краям летного ноля — ангары и складские здания.

«Чато» перешли на бреющий полет. Серовцы строем бросились в атаку. Отлично слетавшаяся группа истребителей так удачно расстреливала в упор зажигательными пулями машины, что почти одновременно поднялось к небу больше десятка огненно-дымных столбов.

Истребители пошли на второй заход. В атакующих стали бить зенитки, но один из истребителей, как и было условлено, прошелся по батарее и заставил ее замолчать.

Уже все обширное летное поле было затянуто черным густым дымом, но Серов заметил, что в стороне еще стояли целые машины, и повел своих летчиков в третью, а затем и четвертую атаки.

Теперь, кажется, все объято огнем. Надо скорей уходить: все чаще рвутся бомбы, подвешенные к «фиатам», вот-вот взлетят в воздух бензохранилище, склады снарядов и бомб, тогда взрывная волна может опрокинуть «курносых», носящихся над самой землей.

Серов, покачивая крыльями, стал собирать свою эскадрилью.

На аэродром возвратились благополучно. Штурмовка прошла без потерь.

Птухин, выслушав рапорт Серова, спросил:

— Почему вы нарушили приказ и совершили больше двух атак?

— Не мог удержаться, когда увидел ряд готовых к вылету самолетов.

— Правильно! — сказал Птухин. — Вы выполнили задание блестяще.

Как донесла разведка, на аэродроме Гарапинильос было полностью уничтожено сорок вражеских самолетов и около двадцати выведено из строя — они нуждались в капитальном ремонте.

Взбешенное фашистское командование обрушило свой гнев на зенитчиков и солдат охраны. На следующий день после налета двадцать человек было расстреляно около сгоревших самолетов.

Командование возбудило перед Советским правительством ходатайство о присвоении Анатолию Константиновичу Серову звания Героя Советского Союза.

Серов возвращался на Родину трижды орденоносцем, Героем Советского Союза. Он узнал о наградах в Испании.

В двадцать девять лет А. К. Серов стал комбригом (это соответствовало теперешнему званию генерал-майора).

Замечательного летчика и опытного командира Серова назначили начальником летной инспекции Военно-Воздушных Сил страны. Он должен был проверять состояние самолетов и технику пилотирования в частях. Он задумал передать как можно большему количеству советских летчиков боевой опыт, полученный в Испании.

Серову много помогал тоже «испанец», назначенный начальником военной авиации страны дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант Яков Владимирович Смушкевич.

— Время не ждет, — говорил он Серову, — атмосфера в воздухе грозовая. Конечно, найдется много летчиков, которые летают получше нас, но у нас есть одно явное преимущество: свою технику пилотирования мы не раз проверяли в огне сражений. И мы должны ее постоянно совершенствовать.

Одним из шагов в этом направлении была организация «пятерки;) — показательной летной боевой группы, в которую вошли пять «испанцев»: Серов, Якушин, Смирнов,

Антонов и Рахов. Эта группа служила для истребителей наглядным примером того, что можно взять от современной техники. Тренировались летчики в свободное от работы время, усиленно готовились к воздушному параду в День авиации. Отшлифовали отдельные фигуры высшего пилотажа, сращивали две фигуры в одну, создавали новые сложные комбинации.

Восемнадцатого августа 1938 года над Тушинским аэродромом зрители наблюдали невиданный еще групповой пилотаж «пятерки», которую вел Герой Советского Союза Анатолий Константинович Серов. Пять краснокрылых скоростных машин пилотировали, как одна. Они делали боевые развороты, «петли», «бочки», «иммельманы», веревочку — групповой «штопор», когда один самолет штопорит за другим, с нарастающей скоростью ввинчиваясь в воздух.

На этом же празднике воздушного флота Серов провел воздушный бой с Борисом Смирновым и под конец блистательно показал индивидуальный высший пилотаж.

Мне довелось быть на этом празднике п вместе с тысячами москвичей любоваться воздушным мастерством моего нового друга. Наше знакомство превратилось в дружбу, а началось оно так…

Впервые я увидел Анатолия Серова в начале 1938 года. Мы встретились в Центральном доме работников искусств в Москве.

Рядом с моим земляком п товарищем по полярной авиации Ильей Павловичем Мазуруком стоял, улыбаясь и протягивая руку, молодой еще человек, коренастый, выше среднего роста. Во всей его массивной фигуре и открытом русском лице угадывалась большая и спокойная сила. У него были русые волосы и глаза такого же небесно-голубого цвета, как и петлицы на его френче.

Смени он форменную одежду на кольчугу и шлем, и могло показаться, что это богатырь из древней былины.

— По-испански он — камарада Родриго, а по-русски — Анатолий Константинович Серов… Познакомьтесь!

Едва мы успели перекинуться с Серовым несколькими фразами, как какая-то веселая девушка утащила его от меня.

— Невеста… артистка… — шепнул мне Мазурук.

Я много слышал о подвигах Серова в небе Испании. хотелось поговорить с ним и было очень жаль, что не удалось.

Есть люди, обладающие неразгаданной силой воздействия, которую мы называем обаянием. Вот вы в первый раз увидели человека, поговорили с ним и расстались, а в вашей памяти надолго сохраняется образ нового знакомого; вы невольно думаете о нем и неизменно испытываете при этом приятное чувство. Почему так происходит? Вероятно, потому, что вам удалось уловить в человеке какие-то особые, симпатичные приметы, вроде подкупающей улыбки, доброго юмора, ласковых интонации голоса. Может быть, тут что-нибудь другое, не знаю… уверен лишь в одном: такой человек сразу становится вам дорог.

Так было и при этом знакомстве. Мне нередко приходилось встречать потом Серова — на аэродроме, в различных учреждениях, имеющих касательство к летному делу, в рабочих и молодежных клубах, общежитиях, где мы выступали, а то и просто у друзей, и чем больше я узнавал его, тем больше он мне нравился.

Анатолий Серов был на редкость скромен и неохотно говорил о своих летных подвигах. Но уж если удавалось его «разговорить», он рассказывал очень красочно, с мягким юмором, с любопытными деталями, свидетельствующими о его незаурядной наблюдательности. И никогда он не говорил «я полетел», «я сбил», а «мы полетели», «мы сбили» и всячески старался подчеркнуть заслуги своих боевых товарищей. Это не было

рисовкой, игрой в скромность. В его словах чувствовалась искренняя убежденность.

Однажды он поведал мне свою мечту совершить дальний рекордный перелет.

А вскоре мне пришлось встать в почетный караул у его гроба…

Девятого мая 1939 года Серов улетел из Москвы. Ему предстояло принять участие в сборах командиров для тренировки в слепых полетах на Курсах усовершенствования начальствующего состава (КУНС). В этих сборах принимала участие и выдающаяся советская летчица Герой Советского Союза майор Полина Осипенко, тоже работавшая в летной инспекции.

Первый день летчики работали в помещении с тренажером. Они но очереди занимали кабину и выполняли по приборам задание инструктора. На другой день летали с инструкторами и только на третий день перешли к самостоятельным полетам.

С утра одиннадцатого мая облака низко нависли над землей. Но полеты начались в точно указанное в графике время. Каждый самолет летал в отведенной ему зоне.

По предложению Серова летчики разделились на пары: один находился в закрытой кабине, другой — в открытой, вместо инструктора. Потом менялись местами.

Серов летел с Полиной Осипенко. Сначала она находилась в закрытой кабине и вела машину вслепую. В это время Серов, сидя в передней открытой кабине, корректировал полет. После сел в закрытую кабину, место инструктора заняла Полина Осипенко, самолет легко и красиво пошел в воздух.

Это был последний полет Серова…

Разбитую машину нашли недалеко от села Высокое. Кабина Серова была открыта.

Причины катастрофы так и остались невыясненными.

Мы, летчики, не стыдясь, плакали, стоя в почетном карауле у гробов Анатолия Серова и Полипы Осипенко в Колонном зале Дома союзов.

Тысячи москвичей пришли на похороны героев на Красной площади.

А в этот день на далеком Урале заводские друзья Серова читали только что полученное письмо:

«Обнимите за меня тех, кто не забыл подручного сталевара Анатолия… Передайте им: «Серов гордится тем, что он — плоть от плоти уральских горняков и металлургов и обещает не уронить честь родного Надеждинска».

Нет, он не уронил чести родного города, прославил его замечательными подвигами. Не забыли Серова уральцы.

Молодежь сложила и поет песню о своем любимом герое.

В памяти народной живы герои-летчики, о чьих подвигах вечно будут напоминать носящие их имена заводы, колхозы, дворцы культуры, школы, библиотеки, пароходы. Во многих советских городах вы найдете улицы, бульвары и площади Чкалова, Леваневского, Доронина, Хользунова, Расковой, Осипенко, Гастелло… В советской столице около Политехнического музея есть проезд Серова. Взгляните повнимательней на карту Родины, и вы обнаружите Чкаловск на Волге, город Серов на Урале. Так четверть века назад стал называться Надеждинск — родина Анатолия.

Недавно мне довелось побывать в этом городе, где вырос огромный металлургический комбинат, носящий имя Героя Советского Союза А. К. Серова.

Много рассказов о веселом и ловком подручном сталевара Толе Серове можно услышать в цехах комбината! Здесь и сегодня трудятся металлурги, с которыми он в двадцатых годах учился в ФЗУ, работал рядом у мартена, играл в футбол, ходил в лыжные походы, спорил на комсомольских собраниях, отсюда он ушел в летную школу.

В городе Серове часто и с любовью вспоминают о летчике Серове. На каждом шагу здесь встречаешь свидетельства уважения к памяти героя-земляка.

В краеведческом музее Серову посвящена большая экспозиция. За стеклами витрин бережно хранятся фотографии, документы, личные вещи летчика.

В городском саду на высоком пьедестале установлен бюст летчика. Скульптор изобразил его в летном шлеме. Чуть улыбаясь, смотрит уральский сокол на своих земляков. У подножия памятника всегда цветы. Приносить сюда цветы стало традицией юных серовцев. Пионеры проводят у памятника торжественные сборы.

ЖЕНЩИНА ЗА ШТУРВАЛОМ

Поиски самолета

Ночью меня разбудил телефонный звонок. Взволнованный голос сообщал, что рано утром в наркомате созывается расширенное совещание правительственной комиссии.

— О девчатах что-нибудь слышно? — спросил я.

— В том-то и дело, что ничего. Обязательно приезжайте на совещание…

В конце сентября 1938 года вся наша страна нетерпеливо ждала вестей от женского экипажа «Родина», совершавшего беспосадочный перелет Москва — Дальний Восток. Радиосвязь с ним прервалась через девять часов после старта. Что случилось с отважными летчицами? Никто но хотел верить, что произошло несчастье.

В штаб перелета поступали сообщения из Новосибирска, Красноярска, Иркутска, Читы, Хабаровска. В разное время в разных местах люди видели самолет, летевший на восток, слышали шум моторов. Значит, «Родина» прошла большую часть своего маршрута. Но где она опустилась? Где Валентина Гризодубова, Полина Осипенко, Марина Раскова?

Пятьдесят военных и гражданских самолетов обследовали огромный район между Читой и Хабаровском. А на земле поиски вели тысячи людей — красноармейцы, местные жители, охотники.

Истекали пятые сутки безрезультатных поисков, когда мы собрались в наркомате. На совещание были приглашены летчики, не раз совершавшие дальние перелеты через неисследованные места земного шара. Пришли Герои Советского Союза Молоков, Коккинаки, Мазурук, Слепнев, Головин… Был здесь и прославленный «ледовый комиссар» лагеря челюскинцев академик Отто Юльевич Шмидт.

Долго спорили о том, где искать пропавших летчиц. И наконец решили, что самолет спустился где-то между Кэрби и Комсомольском. Это были малоизвестные места. Комсомольск-на-Амуре возник лишь недавно на место маленького селения. Кэрби — небольшой таежный поселок. Кругом на сотни километров простирается тайга, пересеченная извилистыми — речушками, множеством озер и болот.

Илья Мазурук, много летавший на Дальнем Востоке, рассказывал, как трудно приземлиться на мшистых, кочковатых болотах, поросших низким кустарником, на марях, как их называют местные жители. Глубина болот иногда достигает двух метров, однако в этих марях, по общему мнению, и следовало

искать самолет.

Догадка оказалась правильной. Она подтвердилась через несколько дней. А пока миллионы советских людей волновались за судьбу смелых летчиц. В редакциях газет не смолкали телефоны. С заводов, из институтов, с фабрик, из частей Красной Армии, из школ, учреждений звонили и задавали один и тот же вопрос:

— Есть какие-нибудь сведения о «Родине»?

Больше всего беспокоились летчики. Они хорошо знали, что искать пропавших надо быстро, до наступления морозов и снегопада. Да и продукты, которые тройка отважных взяла с собой в путь, должно быть, близились к концу.

Быстрее всех женщин…

Особенно хорошо я знал Валентину Степановну Гризодубову. Когда нас познакомили, я поглядел на молодую красивую женщину в шелковом платье и не поверил, что она летает. Но потом, увидев ее на аэродроме и за штурвалом самолета, я подумал: «Да, это, конечно, летчица».

Гризодубова — незаурядная летчица, да к тому же с таким летным стажем, которым вряд ли, кроме нее, может кто-нибудь похвастать. В самом деле, мало кто поднимался на аэроплане в двухлетнем возрасте! Правда, теперь пассажирами бывают и грудные дети, иное дело в 1913 году, когда человек только овладевал воздушным океаном.

Отец Валентины — рабочий-механик увидел в кино полеты братьев Райт и задумал сам создать летательный аппарат, хотя и не имел для этого ни достаточных знаний, ни средств. Он уговорил киномеханика отдать ему несколько кадров, на которых был показан аэроплан, сделал с них отпечатки и начал строить по ним самолет. Он работал в одиночку, без всякой поддержки. Единственной его помощницей была жена.

В квартире Гризодубова почти не было мебели. Семья во всем себе отказывала. Весь заработок Степана Васильевича, все, что добывала шитьем жена, — шло на приобретение материалов для аэроплана. С трудом достали денег на покупку велосипедных колес для уже готовой машины.

Харьковский губернатор, узнав о затее Гризодубова, презрительно сказал: «Нищий, а лезет в небо!» И все же аэроплан был построен, и в 1913 году конструктор-самоучка стал летать на нем над харьковским ипподромом. Там были царские конюшни, и на Гризодубова поступила жалоба: шум мотора пугает коней.

Полеты продолжались недолго — полторы-две минуты.

Как-то раз мать Вали ушла по делу, ребенка не на кого было оставить. Отец, собиравшийся еще раз проверить свою машину, не долго думая, привязал двухлетнюю дочку себе за спину и полетел.

В семье Гризодубовых сохранилась старая фотография, на которой видна крохотная девочка, бесстрашно сидящая на перекладине хрупкого аэроплана.

Мудреные слова «шасси», «фюзеляж», «мотор» звучали для девочки также привычно, как «хлеб», «вода», «молоко».

С детства Валя слышала восторженные рассказы отца о первой русской летчице Лидии Виссарионовне Зверевой.

Лидии Зверевой, когда она была еще гимназисткой, удалось

тайком от родителей подняться на воздушном шаре. С этого началось серьезное увлечение авиацией. Она постоянно присутствовала на публичных полетах, познакомилась с первыми русскими летчиками и мотористами. Отважная девушка добилась зачислении в летную школу и в 1911 году получила звание пилота.

Зверева пыталась привлечь женщин в авиацию и хлопотала, правда, без успеха, об открытии специальной школы для девушек.

Валя Гризодубова стремилась во всем подражать Зверевой. Она тоже решила стать летчицей.

Валентина Гризодубова блестяще окончила летную школу. Ее назначили инструктором, и она стала обучать других искусству пилотирования. Потом — служба в агитэскадрилье имени Максима Горького. Она совершала агитационные перелеты но городам и селам Украины, Белоруссии, Башкирии, Киргизии, Закавказья. И часто в далеком селении, где никогда еще не видели самолета, жители дивились не только прилету стальной птицы, но еще и тому, что ею управляет женщина. И кто знает, может быть, речи летчика-агитатора Гризодубовой, ее смелый пример зажгли во многих слушавших ее девушках стремление пойти учиться в авиашколы.

Работа в агитэскадрилье, полеты почти по всему Советскому Союзу были по душе Гризодубовой: она очень любила путешествовать. География — любимый предмет в школе — становилась для нес теперь живой и ощутимой.

Она много читала о путешествиях, унаследовав любовь к познанию земли от отца. Когда Гризодубова училась в школе летчиков, отец ее жил в Харькове. Они никуда не выезжали из города, но тем не менее «путешествовали» по всему земному шару. Отец присылал отчет о своих «поездках» по Америке, а дочь в ответном письме делилась своими впечатлениями о «путешествии» по Австралии.

«Путешествовать» юной летчице было нелегко: не хватало знаний. И она упорно рылась в книгах, знакомясь с жизнью народов тех стран, которые она «посещала».

Так «объехала» она вместе с отцом весь земной шар, пересекла оба полюса и экватор. Эти «путешествия» очень помогли ей потом, во время настоящих путешествий по стране.

С самого начала работы в авиации летчица стала готовить себя к дальним перелетам, к завоеванию женских международных рекордов.

В октябре 1937 года Валентина Гризодубова поднялась на небольшом спортивном самолете. За полчаса она прошла сто километров со скоростью 218 километров в час. Рекорд

американской летчицы Аннеты Джинсон, развившей на одноместном спортивном самолете скорость около 199 километров, был побит. А через два дня Гризодубова побила рекорд другой американки — Моури. На двухместном спортивном гидроплане Гризодубова со своим бортмехаником Катей Слобоженко поднялась с Москвы-реки и пролетела сто километров со скоростью 200 километров в час (рекорд американки на самолете такого же класса равнялся 127 километрам 361 метру в час). Через полчаса неутомимая Гризодубова опять поднялась, на этот раз на одноместном гидросамолете. Теперь уж «не повезло» другой американской рекордсменке — Маргарите Тэннер, пролетевшей сто километров со скоростью 167 километров в час. Советская летчица прошла такое расстояние со скоростью 190 километров в час.

Так, можно сказать, в один присест, Валентина Гризодубова завоевала для своей Отчизны три женских авиационных рекорда. А вскоре ее полет со штурманом Мариной Расковой по маршруту Москва — Актюбинск дал стране четвертый рекорд. За 7 часов 23 минуты летчицы на спортивном самолете прошли по прямой 1444 километра, почти в два раза превысив международный женский рекорд.

Выше всех женщин…

Если Гризодубова летала быстрее всех женщин мира, то второй пилот самолета «Родина» — Полина Осипенко летала выше всех. Она достигла рекордной высоты в 8864 метра.

Капитан Военно-Воздушных Сил Полина Денисовна Осипенко до двадцати лет никогда не видела самолета. Она родилась в многодетной семье крестьянина-бедняка, жившего на берегу Азовского моря. Когда Полина окончила два класса церковноприходской школы, перед родителями встал вопрос: где добыть денег, чтобы купить дочери обувь, одежду, тетради? Затруднение разрешилось просто: девочка в школу больше не пошла, ее отдали в няньки.

Подросла она и стала батрачкой. Поело Октябрьской революции, когда в селе Ново-Спасовка организовался колхоз, Полипе поручили уход за птицей. Дин и ночи проводила она на птичнике, но все-таки находила время для учебы в вечерней школе.

Однажды на луг около птицеводческой фермы опустились два самолета. Не будь этой вынужденной посадки, возможно, никогда бы в нашей стране не появилась такая замечательная летчица, как Полина Осипенко.

Все колхозники от мала до велика прибежали к самолетам. Полина увидела среди летчиков женщину. Это поразило ее.

— Разве женщина может летать? — спросила в изумлении молодая колхозница.

— Почему же нет? И ты могла бы, — ответила летчица.

— А не страшно?

— Нисколько!..

С этого дня Осипенко решила научиться летать. Она списалась с односельчанином, курсантом военной авиационной школы, и вскоре поехала к нему.

Свою службу в авиации Полина Осипенко начала в должности… официантки в столовой. Она подавала курсантам борщ и котлеты и каждый день упрашивала начальника школы принять ее на учебу. Она убеждала его с таким жаром, с такой настойчивостью, что он в конце концов улыбнулся и сказал:

— Что ж, пройдите медицинский осмотр…

Этого только и надо было Полине. Ее здоровью мог позавидовать любой кандидат в летчики.

И вот вчерашней колхознице остригли волосы, выдали военное обмундирование, отвели комнату в общежитии. Она стала курсантом авиашколы.

Осипенко занималась с исключительным старанием. Ей охотно и много помогали товарищи.

После окончания школы военного пилота Осипенко направили па службу в авиационную часть. А когда ей дали отпуск, она приехала на побывку в родную Ново-Спасовку. Приехала, конечно, в летной форме. Колхозники ходили за ней по пятам, а некоторые бесцеремонно спрашивали:

— Скажи правду, ты в самом деле летаешь или просто ходишь в военной форме?

Осипенко говорила, что летает, но ей не верили. Даже мать — и та усомнилась. Тогда Полина решила доказать, что она летчица. Вместе с матерью она уехала в свою часть. Старушка была на аэродроме, когда дочь поднялась в воздух. Самолет делал «петли Нестерова», «бочки», «штопоры». Мать стояла на зеленом поле, смотрела в небо и плакала. Когда дочь подошла к ней после полета, счастливая мать сказала:

— Ну, теперь я верю, что ты летаешь, расскажу всему селу…

Полина Осипенко неустанно совершенствовалась как летчица. Она была на редкость настойчива, упорна, трудолюбива.

Когда летом 1938 года вместе со своими подругами Верой Ломако и Мариной Расковой Полина готовилась к рекордному полету на гидросамолете, неожиданно выяснилось, что она, выросшая на берегу Азовского, моря, не умеет плавать.

— Летать не боишься, а плавать не умеешь. Какая же ты морячка? А еще командир летающей лодки! — шутили над ней подруги.

— Хорошо, — сказала Осипенко Расковой, — я поплыву, только ты будешь плыть рядом. Будешь плыть и приговаривать: «Спокойно, спокойно».

И она поплыла, неумело размахивая руками.

Через два дня Осипенко уже одна уплыла так далеко в открытое море, что врач, стоявший на берегу, кричал:

— Вернитесь, вернитесь немедленно!

Выйдя на берег, Осипенко, улыбаясь, сказала Расковой:

— Видишь, страх не так уж трудно побороть. Вот и научилась плавать.

А плавать ей нужно было уметь. Три летчицы отправлялись в рискованный рейс на летающей лодке и должны были быть готовыми ко всяким неожиданностям… Они позавтракали в Севастополе, а ужинать им предстояло в Архангельске. Гидросамолет все время летел над сушей, вынужденная посадка исключалась. Большую часть пути пробивались сквозь густую облачность, летели «вслепую». Несколько раз самолет обледеневал. Этим полетом летчицы за 10 часов 33 минуты

соединили воздушной трассой

Черное и Белое моря и установили новый мировой рекорд.

Гризодубову и Осипенко познакомила друг с другом штурман Марина Михайловна Раскова, хорошо знавшая обеих летчиц потому, что ей не раз приходилось прокладывать путь их самолетам во время рекордных перелетов.

Первый штурман

Марина Раскова ни в детстве, ни в юношеские годы пе помышляла об авиации. Она смеялась над братом, который строил из прутиков и глянцевой белой бумаги самолеты, и ломала их. И все же летать стала она, а не брат.

Марина Раскова родилась в Москве в 1912 году. Ее отец был музыкант, преподаватель пения. У девочки были хорошие музыкальные способности, и ей пророчили будущность оперной певицы. Но все вышло иначе.

Семья Расковой лишилась кормильца — умер отец. Жить стало трудно. Марина училась в школе и в детском отделении консерватории. Окончив среднюю школу, девушка пошла работать на химический завод, а потом поступила чертежницей в аэронавигационную лабораторию Военно-воздушной академии имени Жуковского.

Она попала в совершенно иной мир. В аэронавигационной лаборатории в шкафах хранились сложные приборы — манометры, аэротермометры, аэропланшеты, секстанты… Расковой эти названия ничего не говорили. Первое время ей немалых трудов стоило отличить один прибор от другого, старалась не перепутать их, так как в ее обязанности входило приносить на лекции приборы и демонстрировать слушателям.

Но довольно скоро она поняла, что к чему. Бывая на лекциях, внимательно слушала объяснения преподавателей и неожиданно для себя заинтересовалась аэронавигацией. Она засела за книги, прочитала все, что было написано в ту пору о штурманском деле, и поняла, что штурману нужны разносторонние знания. Пришлось начать изучение высшей математики, физики, радиотехники, электротехники, топографии, астрономии, метеорология и других наук.

Александр Васильевич Беляков обратил внимание на любознательную помощницу и начал помогать ей в учебе.

Марина Раскова стала первой женщиной-штурманом в нашей военной авиации.

Однажды ее вызвал к себе начальник академии.

— За хорошую работу мы решили вас наградить, но не знаем чем, — сказал он. — Чего бы вы сами хотели?

Смущаясь, Раскова ответила:

— Научиться самой летать.

Она получила награду, которой хотела. Штурман поступила в Центральный аэроклуб в Тушине. Вскоре она стала летчицей. К знанию аэронавигации прибавилось умение самостоятельно-

управлять самолетом.

Штурман Раскова участвовала в подготовке нескольких первомайских воздушных парадов. Это очень сложное дело. Нужно рассчитать с точностью до секунды, когда поднять с различных аэродромов множество воздушных кораблей, стянуть их в одну точку, построить в парадную колонну и провести четким строем над Красной площадью. Обычно во время парадов она летала на флагманском корабле и шла впереди всей воздушной армады.

Вот каких трех замечательных женщин искали летчики, красноармейцы, охотники в начале октября 1938 года.

Найти самолет в дальневосточной тайге дело нелегкое. И все же его нашли. Двухмоторный серебристый самолет, севший на болото именно в том районе, где и предполагали, обнаружил молодой летчик Михаил Сахаров.

Болото, на котором приземлились летчицы, выглядело очень обманчиво. С высоты оно похоже на луг. А спустишься пониже, всмотришься — вода поблескивает между темными кочками. Сесть здесь Сахаров, конечно, не мог. Он покружился, покачал в знак приветствия крыльями и улетел в Комсомольск сообщить радостную весть.

На следующее утро к месту посадки «Родины» прилетело два самолета. Летчики сбросили на парашютах резиновые сапоги, термосы с горячим какао, варенье, помидоры, шоколад, карту района, вымпелы с записками.

Весть о том, что экипаж «Родины» обнаружен, с быстротой молнии разнеслась по стране. Но у самолета летчики заметили только двоих. Где же третий член экипажа?

Через сутки к месту аварии прилетел еще один самолет и сбросил парашютистов. Спрыгнули два офицера и военный врач. К вечеру пришли сюда и пешие поисковые партии. Заработала походная радиостанция, и Москва узнала подробности о полете трех героинь.

Одна в тайге

При дальнем полете невозможно рассчитывать на хорошую погоду по всей трассе. Экипаж самолета «Родина» был готов к борьбе с облачностью и циклопами. Но погода оказалась хуже, чем ожидали. Лишь на протяжении шестидесяти километров после старта летчицы видели землю, а потом началась сплошная облачность. Пришлось перейти на слепой полет.

Перед Уралом самолет начал обледеневать. Слоем льда покрылись крылья, лед оседал на пропеллерах, машину стало потряхивать. Увеличивая обороты моторов, удавалось понемногу сбивать лед с винтов.

Ночью началась сильная болтанка. Летчицы решили забраться выше, идти над облаками, чтобы избежать болтанки и сберечь силы. До утра шли на высоте 7500 метров. Экипаж жестоко мерз. Из-за холода и приемная и передаточная радиостанции вышли из строя. Радиосвязь прекратилась.

Наступил рассвет. Из-за сопок поднялось солнце, но вскоре его скрыли густые облака. Самолет находился недалеко от маньчжурской границы. В слепом полете трудно точно соблюдать курс, самолет мог перелететь через государственную границу. Летчицы решили отклониться к северо-востоку.

Бензин на исходе. Самолет теряет высоту. Медлить было нельзя. Гризодубова написала Расковой записку: «Как твое самочувствие. Можешь ли ты прыгнуть?»

Штурманская рубка па самолете «Родина» расположена в носовой части фюзеляжа. Хода из нее в пилотскую кабину нет. При посадке на неподготовленный аэродром машина могла встать на нос, и в этом случае стеклянная рубка штурмана была бы сплющена в лепешку. Рисковать нельзя. Во второй своей записке Гризодубова приказала Расковой: «Прыгай, прыгай, не задерживай нас».

Расковой очень не хотелось расставаться с подругами, но делать было нечего. Приказ есть приказ. В кармане ее куртки лежала начатая плитка шоколада. Марина сунула в карман еще плитку, коробочку мятных лепешек, проверила, при ней ли револьвер, компас, карманный нож, и открыла нижний люк кабины…

Самолет снижался. Видны были кочки, вода между ними. Сесть на колеса — значит разбить машину. Решили произвести посадку на «брюхо», не выпуская шасси. Самолет скользнул по болоту и остановился. Даже стекла кабины не разбились.

Кругом мертвая тишина, а иод ногами — зыбкое болото.

Посмотрели на часы и приборы: «Родина» находилась в воздухе 26 часов 29 минут. Как позднее было определено, самолет прошел по прямой 5908,61 километра. Женский международный рекорд на дальность полета по прямой, принадлежавший француженке Дюпейрон, был побит более чем на 1500 километров. Одновременно был завоеван и другой женский рекорд на дальность полета без посадки по ломаной линии.

Оставшись вдвоем в тайге, Гризодубова и Осипенко стали ждать Раскову. Где Марина? Летчицы думали, что она опустилась где-нибудь недалеко, и пристально всматривались в лес. В каждом дереве им чудился силуэт подруги. Они подавали сигналы, стреляя из револьвера и ракетницы. Но Раскова не показывалась.

В хвосте самолета находилась аварийная радиостанция, но сколько ни крутили рукоятку, радиостанция так и не заработала.

В первую же ночь в самолет залезла рысь. Гризодубова первой услышала сильное царапанье и мяуканье, а затем и увидела незваную гостью. Стрелять в нее не хотелось, — пуля могла повредить доску приборов, у которой виднелась голова рыси. В конце концов «кися», как ее назвали летчицы, удрала. Вслед за ней пришел медведь. Он начал тереться о рули поворота. Летчицы сначала решили, что это какой-нибудь человек пришел. Гризодубова со словами: «Пожалуйста! Заходите!» — гостеприимно распахнула дверь кабины… Выстрел из ракетницы поверг мишку в ужас. Он убежал в лес…

Так шли дни. Неожиданно летчицы обнаружили в самолете колбасу, грудинку, икру, положенные кем-то «сверх плана». Подарок был весьма кстати.

Несколько раз они слышали шум моторов. Самолеты шли на большой высоте и, несмотря на сигналы, не заметили «Родины».

Подруги решили не уходить далеко от самолета. Они ждали Марину, а ее все не было.

Что же случилось с отважным штурманом?

…Ветер отнес парашют к лесу. Шелковый купол зацепился за пихту, и Марина Раскова повисла метрах в пяти от земли. Она обхватила ногами дерево, перерезала стропы парашюта и спустилась па землю.

Вокруг нее — густой, непроходимый лес. Нигде не видно просвета. Над головой совсем низко пролетел ее самолет. Моторы не работали, слышна была только сирена, которая гудит на машине, предупреждая, что надо выпускать шасси. Потом все стихло. Одна в глухой тайге!

Вдруг донесся звук выстрела, второй, третий… Раскова засекла по компасу направление выстрелов. По тут-то и

произошла ошибка. Эхо от сопок отнесло звук выстрела в противоположном направлении, и Раскова пошла не туда, куда следует.

Идти было очень тяжело. Сучья бурелома цеплялись за меховой костюм, приходилось переползать через поваленные на землю деревья.

На пятые сутки Раскова вышла к большой мари, покрытой густой, высокой травой. Неосторожный шаг с кочки на кочку, и Марина Раскова провалилась. Сначала по пояс, потом по горло. Вода холодная, как лед. Первый раз за время скитаний почувствовала она себя совсем одинокой. Никто не придет на помощь, надо спасаться самой. Вспомнила виденный когда-то фильм, героиня которого выбралась из болота с помощью палки, и поступила точно так же. Положила свою палку на несколько кочек и стала подтягиваться. С трудом удалось выбраться из воды. Все на ней промокло до нитки. Надо обсушиться, благо выдался солнечный день. Сушка продолжалась до вечера.

В первый день, когда Раскова рассчитывала быстро добраться до самолета, она съела полплитки шоколада. На второй день решила быть осторожней и съела только четверть плитки. А под конец своих странствий дошла до нормы в… один квадратик и одну мятную лепешку. Временами она находила клюкву, грибы. Недостаток пищи приходилось возмещать даже березовыми листьями.

На седьмой день блужданий по тайге Раскова решила поджарить найденные ею два гриба и разожгла костер. От пламени вспыхнул валежник, загорелась трава и стволы сухих деревьев. Пришлось бежать из огня. В это время она услышала шум моторов. Это был самолет, искавший ее.

Не раз она встречалась с «хозяевами тайги» — бурыми медведями и пугала их выстрелами из пистолета.

Утром десятого дня Раскова увидела самолеты и отчетливо услышала выстрелы. Преодолевая сильную слабость, она пошла по направлению выстрелов. Она еле шла, опираясь на палку. На ней был шерстяной свитер с орденом Ленина на груди, одна нога в унте, вторая — босая.

Увидев Раскову, люди, находившиеся около самолета, бросились ей навстречу. Товарищи хотели взять ее на руки. Она отказалась и сама дошла до самолета…

Москва торжественно встречала первых женщин Героев Советского Союза.

И мне довелось быть на Белорусском вокзале, куда был подан салон-вагон, в котором приехали Гризодубова, Осипенко, Раскова. Помнится, Марина Раскова несла в руках клетку, в ней прыгала

белка. Это она везла подарок пионеров Комсомольска своей маленькой дочке.

По улице Горького, усыпанной цветами и листовками, мимо рукоплещущих москвичей открытая машина с героинями проехала в Кремль…

В фронтовом небе

…Началась война. Валентина Гризодубова в первый же день подала рапорт об откомандировании ее на фронт. Но ей отказали. У командующего ВВС были другие планы.

Гризодубова была назначена командиром 101-го бомбардировочного авиаполка. Его еще называли «партизанским», потому что, кроме обычной боевой работы, его летчики поддерживали связь с партизанами. Отважные летчики, которыми командовала Гризодубова, много раз перелетали линию фронта и приземлялись на наспех подготовленных «аэродромах» в Брянских лесах, в захваченных врагом районах Белоруссии, Украины. Они доставляли партизанам боеприпасы, радиопередатчики, газеты, лекарства. Вывозили раненых и больных, детей.

Полковник Гризодубова не только давала смелые приказы, она первая показывала, как их надо выполнять: водила самолеты бомбить скопление вражеских войск в районе Курска, часто летала к партизанам. Как-то Гризодубовой и ее подчиненным предстояло сбросить контейнеры с горючим нашим частям, попавшим в окружение. Один самолет вел Михаил Сахаров, тот самый летчик, который в 1938 году первый нашел «Родину» и сбросил вымпел с запиской. Когда под сильным обстрелом они летели над территорией, запятой врагами, Гризодубова увидела, как был сбит и упал на землю самолет Сахарова… Только после окончания войны выяснилось, что Сахаров попал в плен и выжил. Гризодубова разыскала его и добилась его возвращения в авиацию.

Чуткое и сердечное отношение к людям ценили в своем командире летчики 101-го полка. Триста мужчин, которыми командовала Гризодубова, немного побаивались ее и уважали.

Самолет с Большой земли всегда был радостным событием в тревожной, полной лишений и опасностей жизни партизан. И Гризодубова слышала много благодарностей от таких прославленных партизанских вожаков, как Ковпак, Федоров…

…В октябре 1941 года, когда фронт приближался к Москве, в коридоре управления Военно-Воздушных Сил я встретил Героя Советского Союза майора Раскову. Разговорились. Она сказала, что формирует для фронта женскую авиационную часть.

— Я уверена, что девушки будут хорошо воевать, — сказала Раскова. — Как жаль, что с нами нет сейчас Полины, как пригодился бы ее опыт!

Как раз накануне знакомая летчица Гражданского воздушного флота обратилась ко мне с просьбой, чтобы я помог ей попасть на фронт. Я рассказал об этом Расковой. Она очень обрадовалась:

— Дайте я запишу ее адрес и сегодня же вызову. Нам очень нужны опытные летчицы.

Раскова, оказывается, разыскивала по всей стране воспитанниц аэроклубов и летных школ гражданской авиации. Когда узнали, что создается женская летная часть, Раскову стали осаждать девушки-комсомолки из вузов, старших классов средних школ, с фабрик, заводов, из учреждений. У многих из них не было никакой авиационной специальности, но было горячее желание защищать родную страну. И в некоторых случаях этого было достаточно. Из них стали готовить техников и вооруженцев.

Наконец первый в мире женский летный полк был сформирован. В составе его были только женщины — от командира до обслуживающего персонала. И первый приказ по полку обязывал весь личный состав коротко подстричься. Пожалуй, ни один приказ не выполнялся так неохотно, как этот — трудно было расстаться с косами и локонами. Но командир полка капитан Евдокия Бершанская была непреклонна.

В маленьком городке на Волге за три месяца упорного, напряженного труда, тревог, бессонных ночей был пройден курс учебы, на который в мирное время полагалось три года. Ночной легкобомбардировочный полк был готов к отправке на фронт.

Марине Расковой не суждено было повести в первый бой своих питомцев. Ей было поручено формировать новый женский полк, на этот раз скоростных бомбардировщиков.

Я встретился с ней на заводе, где она получала самолеты.

— Знаете что, Марина, — сказал я ей в шутку. — Вы ведь прекрасный штурман. Переходите ко мне на самолет, будем вместе бомбить Берлин.

— Спасибо за лестное приглашение, — улыбаясь, ответила она, — но ведь это очень страшно. Уж лучше я буду формировать полк, а летают пусть другие…

Мы рассмеялись. Я ведь знал, что Раскова каждый день, рискуя жизнью, поднимается в воздух на новых бомбардировщиках.

«Для того чтобы хорошо командовать, — говорила она, — нужно самой хорошо летать и, конечно, в совершенстве знать машины, на которых летают твои подчиненные».

Скоро я улетел из этого города. А потом узнал печальную весть: Раскова разбилась, летая на новом самолете.

Созданный ею женский полк прибыл на фронт в трудное

время. Гитлеровцы, решив захватить Москву с юго-востока, стянули огромные силы в ударный кулак и бросили его на Южный фронт. Захватчики рвались к Дону.

Здесь, над донскими степями, и начал воевать полк Бершанской. Многие лётчицы были разочарованы тем, что им пришлось летать на маленьких самолетах ПО-2. Они мечтали о стремительных истребителях, о мощных тяжелых бомбардировщиках. Но в первые же боевые вылеты они полностью оценили свою маленькую машину.

Девушки научились летать, не считаясь с погодой. Были у них так называемые ночи-максимумы, когда отдельные экипажи делали по пять-шесть вылетов, а полк в целом — до восьмидесяти. Каждый самолет обрушивал за ночь на головы фашистов больше тысячи килограммов бомб. Некоторые экипажи загружали кабины самолетов ручными гранатами, и штурман сбрасывал их на вражеские автомашины, если они попадались на фронтовых дорогах.

От вылета к вылету росло боевое мастерство девушек-воинов. Тут же па фронте они меняли свою летную специальность: вооруженцы становились авиатехниками, авиатехники — штурманами, штурманы — летчиками.

Был такой случай в боях под Новороссийском. Летчик Евдокия Носаль поднялась в свои триста пятьдесят четвертый боевой вылет. Вместе с ней, штурманом, летала бывший авиамеханик Ирина Каширина.

Самолет вышел на цель. Бомбы полетели вниз, а через несколько секунд темное небо прорезала светящаяся дорожка трассирующих пуль. Внезапно на большой скорости мимо промчался вражеский «юнкерс». Пущенная им пулеметная очередь попала в кабину летчицы. Каширина почувствовала, что самолет теряет управление, схватилась за ручку и выровняла машину. Летчица безжизненно склонила голову на доску с приборами.

Ирина левой рукой придерживала тело подруги, а правой вела самолет. При плохой видимости, не имея опыта пилотирования, штурман привела самолет на свой аэродром. В кабине лежало бездыханное тело летчицы. Маленькая струйка крови — след вражеской пули — запеклась у нее на виске. Евдокии Носаль посмертно первой на летчиц полка было присвоено звание Героя Советского Союза.

В боях на Терекс в предгорьях Кавказа женский полк непрерывными ночными полетами не давал фашистам воздвигать укрепления у переправ, уничтожал мосты, громил склады с боеприпасами и горючим, изматывал войска неприятеля и таким

образом оказывал большую помощь нашим наземным частям. Жестокую ненависть врагов вызывали летчицы, причинявшие им столько беспокойства. За самолетами ПО-2 охотились истребители.

Летчицам удалось разбомбить штаб генерала фон Клейста.

Женский полк стал гвардейским.

Прорыв сильно укрепленной врагом «голубой линии» в районе Новороссийска, очищение от захватчиков Таманского полуострова, Крым, Севастополь, Белоруссия, Польша, Германия — вот этапы боевого пути Гвардейского

Краснознаменного Таманского ордена Суворова III степени авиационного полка.

Двадцать четыре тысячи боевых вылетов, три миллиона килограммов бомб, сброшенных на врага, двадцать три Героя Советского Союза, двести орденоносцев, сто семьдесят человек, принятых на фронте в Коммунистическую партию. Так воевали летчицы полка, созданного Мариной Расковой.

Советские летчики гордятся такими Героями Советского Союза, как Ирина Себрова, совершившая в войну 1008 боевых вылетов, Евгения Жигуленко, на счету которой 968 вылетов, Раиса Аронова, Мария Смирнова, Лариса Розанова, Марина Чечнева, Надежда Попова, Руфина Гашева. Каждая из них более восьмисот раз вылетала на ночную бомбежку врага.

После войны пути боевых подруг разошлись. Но дружбу, закаленную в огне войны, однополчане не прерывают. У них стало традицией каждый год 2 мая встречаться в сквере у Большого театра. Кто находится в другом городе и прибыть не может, присылает в Москву к этой дате письмо с рассказом о своих делах и успехах.

Кроме женского полка ночных бомбардировщиков, на фронтах Отечественной войны сражались еще две авиационные части, целиком скомплектованные из женщин: 125-й легкобомбардировочный полк и 586-й истребительный.

Тридцать одной советской летчице было присвоено звание Героя Советского Союза.

РОЖДЕННЫЙ ЛЕТАТЬ…

На оранжевой машине

В первые дни боев с белофиннами я пришел к паркому обороны.

— Разрешите мне выполнить свой долг, — попросил я Климента Ефремовича.

В кабинете наркома сидел черноволосый, молодой еще человек с удивительно мягкой улыбкой на очень красивом, энергичном лице. Рядом с его стулом стояли костыли. Я догадался, что это — недавно назначенный командующий Военно-Воздушными Силами, командарм второго ранга Смушкевич.

— Как вы думаете, Яков Владимирович, — обратился к нему Ворошилов, — пустить Водопьянова на фронт или не пустить?

— Обязательно пустить, — серьезно сказал Смушкевич. — Нам там полярные летчики будут очень нужны…

Нарком направил мой экипаж в Петрозаводск, в распоряжение командующего армией.

— Мы с вами там встретимся, — сказал Смушкевич, пожимая мне руку. — Желаю боевой удачи!

По распоряжению Смушкевича по пути на фронт я залетел в авиационную часть и установил на своем ТБ-3 бомбодержатели. Командир части откомандировал с нами двух стрелков и специалистов по вооружению.

В Петрозаводск мы прилетели во всеоружии. На аэродроме летчики и механики обступили наш самолет. Увидев бомбодержатели на ярко-оранжевой машине, они с удивлением спросили, не думаем ли мы совершать на ней боевые полеты.

— Да вас на такой «корове» сразу же собьют, — уверенно заявил командир полка. — Какова скорость вашего самолета?

— Сто семьдесят километров.

Все рассмеялись.

— Да… далеко на нем не уедешь! Больно неповоротлив, да и приметен. Разве только ночью…

— Ночью так ночью, — покорно сказал я.

Но лишь на словах было легко смириться. На другой день на рассвете все самолеты пошли на боевые задания. Они возвращались, нагружались бомбами и летели вновь. Боевая жизнь была в полном разгаре. А мы сидели на аэродроме.

— Товарищ командир! Мы что — прилетели сюда смотреть, как другие бомбят? Бомбы подвешены, моторы в полной готовности!

— Полетим ночью, — ответил я.

— Ночью мы и так полетим, — упорствовали мои ребята. — Давайте днем!

Мне и самому не терпелось полететь.

— Хорошо! Заводите моторы, а я пойду на командный пункт, получу боевое задание.

После этого путей к отступлению у меня не было;

Откуда взялось красноречие, сам не знаю, но командира я уговорил. Через час наш самолет был в воздухе.

Дополнительная нагрузка изменила летные качества машины: скорость упала до ста пятидесяти, высота также набиралась медленно. Но бомб мы взяли много.

Пролетаем линию фронта. День ясный, впереди виднеется цель.

На маленькой станции груда какого-то имущества, покрытая брезентом. Одна за другой посыпались на брезент наши бомбы. Что там творилось! Все белое стало черным. Несколько бомб упало прямо на железнодорожное полотно. Оказалось, что, разбив линию, мы отрезали путь к отступлению финского бронепоезда.

Потом мы наловчились: стали делать по два вылета в день.

Однажды командир части получил задание разбомбить укрепление врага.

— Хорошо бы, — обратился он ко мне, — слетать раза два на вашем самолете и сбросить тонн десять взрывчатки.

Я вспомнил, как он обозвал мою машину «коровой», и говорю:

— Летите со мной. Места вы знаете хорошо. И результат бомбежки увидите сами.

— С удовольствием.

— Только, — говорю, — мы будем летать на «корове», как бы чего, не вышло.

Он посмотрел на меня и улыбнулся.

Через час полетели. Задачу выполнили, но нас сильно обстреляли, привезли несколько пробоин.

Пошли во второй раз, поднялись выше облаков, в их разрывах сравнительно легко нашли цель. Груз лёг там, где ему полагалось. Стал я разворачивать машину, чтобы идти обратно, смотрю со стороны Финляндии с бешеной скоростью приближаются два истребителя. Стрелки приготовились к встрече. Я ушел в облака. Лечу по приборам, ныряя из одного облака в другое. Прошло с четверть часа. «Ну, — думаю, — отстали». Вылезаю из облаков, а истребители тут как тут, едва не задевают нас колесами. Потом оказалось, что истребители-то были наши. Узнав мой самолет, они повернули обратно…

Когда командование выяснило через пленных, что за моей

оранжевой машиной охотятся, нам запретили летать днем.

А вскоре ударили сильные морозы. Водомаслогрейки не успевали обслужить все самолеты, вода мерзла на лету. Вот тут-то и пригодился наш полярный опыт — ведь мы могли летать при любом морозе. Наш самолет не нуждался в водомаслогрейке, вместо воды мы залили в моторы антифриз, а за час до вылета механики полярными авиационными лампами АПЛ подогревали моторы. Одновременно грелось и масло.

Я подумал о том, что нага полярный опыт следует широко применять на фронте и полетел в Москву доложить о моем плане. Ворошилов и Смушкевич одобрили эту затею, по их указанию были заказаны на заводе авиационно-подогревательные лампы. В течение двух недель все авиационные соединения, действовавшие на белофинском фронте, получили подогреватели. Боевые машины стали подниматься в воздух в любой мороз.

«Свой человек»

«Летчик без полетов, что портной без ниток», — часто говорил Яков Владимирович. А он-то сызмальства знал все о портновской профессии. Отец его с раннего утра до темноты сидел, поджав ноги по-турецки, на большом столе, орудовал иглой и тяжелыми кривыми ножницами.

Вспоминая свое детство, Смушкевнч как-то рассказал старый анекдот о четырех портных на одной улице маленького поселка на западе России, Один из них повесил вывеску «Портной из Петербурга», другой рекламировал себя, как «Мужской портной из Парижа», третий именовался «Знаменитым мастером из Лондона», но больше всего заказов было у находчивого портного, который назвал себя: «Лучший портной на этой улице».

— Так вот моему отцу не надо было ломать голову над рекламой, у него даже вывески не было, — вспоминал Яков Владимирович. В литовском местечке Ракишкис он был единственным портным. Новые костюмы и пальто местечковым богатеям он шил не чаще раза в год, остальное время перелицовывал и перекраивал лохмотья еврейской бедноты. Работы хватало, а заработок был ничтожный. Уж если чем и была богата семья Смушкевичей, так это деть-ми. Яша — первенец, а после него семь братишек и сестер. Всех их надо было одеть, обуть, накормить. О штанах и ботинках в семье портного не очень задумывались. Младшие донашивали, что не успели в клочья изодрать старшие, и бегали босиком.

Черноглазый, кудрявый, рослый Яша только три года проходил в еврейскую религиозную школу — хедер. По-русски он говорил плохо, еле читал и писал. Но больше учиться не было возможности, надо помогать отцу с матерью.

Яше было тринадцать лет, когда он впервые увидел аэроплан. Он равнодушно следил за неведомой птицей, нарушившей предрассветную тишину. Самолет вызвал не восхищение, а раздражение. Он испугал лошадей, а лошади были самой большой привязанностью юного Смушкевича. И не было у него большего праздника, как погнать в ночное лошадей местного извозчика-балагулы…

Началась война с Германией. Через тихий Ракишкис шагали на запад усталые пехотинцы, громыхали орудия, тянулись воинские обозы. В обратном направлении шел поток беженцев. Он подхватил семью портного и перебросил в тряской теплушке на север России.

Лошадей любил сын, а вышло так, что отец сменил свой утюг

и ножницы на кнут и вожжи. Портной стал ломовым извозчиком, на хозяйской лошади, разумеется. Случилось это в далекой Вологодской губернии на захолустной станции Няндома, где остановились Смушкевичи.

В Няндоме Яков устроился рабочим в пекарню. В его обязанности входило перетаскивать пятипудовые мешки с мукой из амбара, колоть дрова, растапливать печи, убирать двор, бегать за шкаликом водки и многое другое.

Тяжелая работа за гроши, тумаки и причитания хозяина надоели Яше, и он перебрался в Вологду. Война была в разгаре, рабочих рук не хватало, и четырнадцатилетий паренек, выглядевший семнадцатилетним, нанялся в грузчики. Стараясь не отставать от товарищей по артели, он взваливал па спину тяжелые мешки и тюки и, широко расставив нога, шагал по зыбким сходням на речные баржи. Грузчики полюбили черноволосого беженца, не очень ладившего с русским языком. Прислушиваясь к разговорам рабочих, не стесняясь расспрашивать их, Яша стал разбираться в политике. Он понял, чего добиваются большевики..

После Октябрьской революции Советское государство взяло па себя заботу о беженцах, рассеянных по всей стране. Все желавшие вернуться в родные места получили необходимую помощь.

Старик Смушкевич с семьей переехал обратно в Ракшикис. Но Якову невтерпеж стало в тихом местечке, центром жизни которого была синагога и где местные торговцы поговаривали о том, что скоро будет «свободная, литовская» Литва…

Взяв у матери каравай черного хлеба, Яков ушел обратно в Вологду. Грузчики очень тепло его встретили.

— Свой человек никуда не денется!

Подкова и пропеллер

В восемнадцатом году Яков Смушкевич вступил добровольцем в отряд Красной Армии. В шестнадцать лет стал коммунистом.

Смелый, общительный, сердечный, он быстро завоевал любовь и уважение товарищей. Как политрук роты, а потом комиссар тридцать пятого пехотного полка Смушкевич участвовал во многих боях с иностранными интервентами и белогвардейцами.

По штатному расписанию полковому комиссару положена верховая лошадь. Смушкевич души не чаял в своем резком, выносливом коне, сам его чистил, кормил.

Конец гражданской войны застал полк, где комиссарил Смушкевич, в Белоруссии. О демобилизации было рано думать. Пришлось на время отложить и мечту о кавалерии, куда Яков хотел перебраться из пехоты.

В белорусских лесах орудовало множество больших и малых бандитских шаек, всякого рода атаманов и батьков. В леса ушли дезертиры, недобитые белогвардейцы, сынки богачей, потерявших свое движимое я недвижимое, и примазавшиеся к ним уголовники. Среди красноармейских частей, ликвидировавших бандитов, был и тридцать пятый полк.

Поздней осенью 1921 года население местечка Пуховичи терроризировала банда некоего атамана Березы. Бандиты налетели на Пуховичи, ограбили жителей и увели заложников. Атаман потребовал за них выкуп золотом и драгоценностями. Когда собранные ценности доставили в условленное место, атаман приказал привязать к шеям заложников камни и утопить их в озере.

Охотясь за Березой, комиссар Смушкевич оторвался от своих и один на Гнедке влетел в Пуховичи, все жители которого, ожидая очередного налета бандитов, попрятались. Только на крыльце одного домика стояла девушка с длинной русой косой.

— Где помещение военного коменданта? — спросил ее всадник.

Девушка показала и долго провожала взглядом молодого командира.

Комендатура была на замке. Комендант сбежал. Несколько часов спустя из местечка вышел отряд красноармейцев и группа вооруженной местной молодежи. Впереди ехал на коне комиссар. После горячих стычек, банда Березы была полностью уничтожена.

В местечке по этому поводу устроили торжественный вечер.

Комиссар пошел к русоволосой девушке.

— Это вы показали, где находится комендант?

— Я…

— Будем знакомы! Яша!

— Бася…

Они снова встретились через несколько месяцев, первого мая 1922 года. Над Пуховичами закружился двухместный самолет с красными звездами на крыльях. Он разбрасывал листовки. На белых, красных, синих, зеленых листочках было напечатано: «Вступайте в Общество друзей Воздушного флота».

Аэроплан в те годы был величайшей редкостью, и люди, задрав головы, с восхищением следили за его полетом. Самолетик то лихо взмывал вверх «свечкой», то стремглав устремлялся к земле, делал «мертвые петли», переворачивался с крыла на крыло. Но вдруг он стал как-то боком спускаться за огороды, на лужайку возле болота. Пасшиеся здесь козы, испуганно заблеяв, разбежались в разные стороны, а самолет, коснувшись колесами сырой травы, задрал хвост, клюнул носом и… развалился на части.

Из-под обломков вылезли летчик и политрук соседней воинской части.

— Нечего сказать, поагитировали за воздушный флот! — сухо сказал летчику Яков Смушкевич. — На глазах у демонстрантов гробанулись… Ну, нечего делать, пошли на митинг!

Митинг прошел удачно. Политрук произнес зажигательную речь и призывал всех вступать в ОДВФ. Здесь же, на первомайской демонстрации, было принято решение отчислить однодневный заработок, провести несколько воскресников, построить самолет и назвать его «Пуховичкий рабочий».

Прилетевшие пешком направились к вокзалу, чтобы вернуться в часть поездом. Политрука провожала Бася.

— Яков, — спросила она, — вы в самом деле ничего себе не повредили?

— Нет, но обидно. Первый вылет кончился аварией.

— Ну, а что вы теперь будете делать?

— Как — что? Конечно, летать, обязательно летать!

Вместо кавалерии Яков Смушкевич был направлен политруком в 23-й авиационный отряд. Не подкова, а пропеллер стал эмблемой его жизни.

Политическая работа в авиации в то время была делом весьма трудным. Оставшиеся в наследство от царской армии латаные, перелатанные аэропланы с моторами, давно исчерпавшими все ресурсы, летчики презрительно именовали «примус-драконами». Среди пилотов мало было коммунистов.

Молодой политрук был встречен в эскадрилье с холодком. Один из летчиков, бывший царский поручик, взялся «прокатить» его на митинг в Пуховичи. Он лихо кружил над поселком, чтобы посмотреть, как будет вести себя в воздухе «сухопутный комиссар». Но не справился с посадкой на неровный луг.

После такого воздушного крещения, убежденно говорили в эскадрилье, политрук сбежит обратно в свою пехоту. А вышло все наоборот.

Яков Смушкевич из первой авиационной неудачи сделал такой вывод: если партия доверила тебе работу среди летчиков, ты должен научиться летать не хуже их. Еще во времена гражданской войны он понял, что только тот комиссар пользуется авторитетом у красноармейцев, который умеет показать себя смелым и умным бойцом.

Смушкевич не раз пытался договориться с летчиками, чтобы те научили его водить машину. Но пилоты не очень-то спешили.

— Ты занимайся своей политикой, а мы уж как-нибудь без тебя с аэропланами управимся. Мы в школах учились, а ты хочешь так: тяп-ляп — и в пилоты! Не выйдет, друг!

До сих нор остается тайной, как политрук Смушкевич самоучкой, без специальной подготовки, стал водить машины разных типов. Да как водить! Опытные летчики не всегда могли с ним состязаться в мастерстве. Он стал признанным асом.

И ранним утром, и поздним вечером Смушкевич был около машин, задавал вопрос за вопросом механикам и мотористам, наблюдал, как они разбирают двигатели. Когда ему приходилось лететь в качестве пассажира, — а это случалось нередко, — он очень внимательно следил за каждым движением летчика и не стеснялся спрашивать…

Первые шаги в воздухе Смушкевич тщательно скрывал от молодой жены. Он женился на девушке с русой косой из местечка Пуховичи… Из загса политрук с гордостью привел Басю в свои «апартаменты». Они оказались восьмиметровой комнаткой за клубом, в которой стояла узкая железная койка, прикрытая суконным солдатским одеялом, маленький стол и два табурета…

В быту Яков Владимирович был на редкость скромным, старался ничем не выделяться, всегда думал о подчиненных, о том, как бы сделать их жизнь лучше и интересней. Его вдова — Бася Соломоновна, вспоминая молодые годы, рассказывала мне, что по своей должности Смушкевич имел право на казенную квартиру, и ему не раз предоставляли ее. Но он всегда отказывался в пользу более нуждающихся товарищей, а сам с женой и дочерьми жил на частных квартирах. Когда Бася Соломоновна пробовала упрекнуть его, он, виновато улыбаясь,

говорил:

— Тебе не хватает? Ведь летчику или технику труднее платить за частную квартиру.

Когда Смушкевич был назначен комиссаром авиационной бригады, ему выдали ордер на трехкомнатную квартиру. Ему очень нравилась квартира. Наконец-то у него будет кабинет для работы и отдельная комната для дочерей!

— Вот это хоромы так хоромы! — довольно потирал он руки.

Но через несколько дней он пришел домой несколько растерянный и сказал жене:

— Знаешь, родная, зачем нам такие хоромы? Никогда раньше не жили в трех комнатах и сейчас не надо…

— Как это — не надо! Очень даже надо. У нас дети, и ты уж не политрук.

— Ну, и что из того, что не политрук? Что изменилось? Понимаешь, приехал к нам один инженер, женат, а жить негде. Вот я и приказал, чтобы ему выписали ордер на одну иэ наших комнат. Какую, ты думаешь, ему лучше отдать?.. Наверное, эту? Она — побольше.

Еще через неделю во вторую комнату «отдельной» квартиры въехала, по распоряжению Смушкевича, семья нового командира эскадрильи, а комиссар бригады с женой и двумя дочками остался в одной комнате, и притом самой маленькой…

Яков Владимирович был хорошим товарищем и заботливым командиром. Он всегда был в курсе не только служебных дел, но и личной жизни каждого летчика, знал, у кого заболел ребенок, у кого дома какие нелады.

Бася Соломоновна вспоминает, как однажды утром муж позвонил ей по телефону:

— Сейчас придет к тебе жена летчика Михайлова, дай ей, пожалуйста, четыреста рублей. Сейчас ни о чем не спрашивай. Вечером приду, сам расскажу.

И вечером она все узнала. В то утро Смушкевич заметил, что с Михайловым, одним из лучших летчиков бригады, творится что-то неладное. Комиссар спросил у летчиков, соседей Михайлова, и выяснил, что дома накануне был скандал, жена его весь вечер ругала.

Смушкевич тут же отставил Михайлова от полета и пригласил к себе в кабинет. Летчик рассказал, что накануне ему предложили ордер на шубу для жены. Так как у него не было лишних денег, он от ордера отказался. Комиссар вынул из письменного стола ордер на шубу, предназначенную для его жены, отдал его Михайлову и позвонил насчет денег домой.

Вечером Смушкевич утешил жену, пообещав купить шубу в

другой раз, когда пришлют новые ордера. Он сумел выполнить свое обещание только летом.

В заботе о личном составе бригады для Смушкевича не существовало мелочей.

Когда его назначили командиром бригады, он начал строительство большого авиационного городка. До его приезда весь личный состав бригады был разбросан по всему городу, летчики и техники жили на частных квартирах. Это мешало созданию единого, сплоченного, дружного коллектива. Новый командир бригады добился кредитов и стал на время строителем. Дома вблизи аэродрома росли как грибы. Комбриг ежедневно бывал на стройке. Он следил за внутренней отделкой квартир, был очень требователен, не делал никаких поблажек штукатурам и малярам. А как радовался, когда авиаторы заселяли светлые и удобные квартиры, заходил к каждой семье с подарком на новоселье. Смушкевичи получали квартиру последними, когда весь летный и технический состав был уже обеспечен жильем.

Первым в советской авиации комбриг Смушкевич создал прекрасно оборудованный ночной санаторий, в котором летчики смогли бы отдохнуть перед трудными полетами. Это нововведение встретило решительный отпор со стороны… жен летчиков. Они возмутились тем, что отрывают мужей от домашних очагов. Делегация жен, ища сочувствия и поддержки, пришла к жена, комбрига: дескать, мол, вашему делать нечего, чего выдумал! Где бы мы ни были, в каких бы частях наши ни служили, всюду домой па ночь приходили. Нигде нет никаких таких санаториев, и здесь они ни к чему… Но очень скоро и они поняли, какое значение имел санатории для укрепления здоровья летчиков.

Бригада имела свой фруктовый сад, огороды, своих коров, свиней, стада гусей… Квашеная капуста и соленые огурцы «авиаторского» приготовления славились далеко в округе.

— В Смушкевиче пропадает замечательный талант хозяйственника, — добродушно шутили в бригаде.

У Смушкевича на все хватало время. По вечерам комбриг то сражался с летчиками в гарнизонном клубе в бильярд, страстным любителем и мастером которого он был, то устраивал вскладчину товарищеские ужины с танцами, то организовывал массовку на озеро. Там он собирал рыбаков и уводил их на какое-нибудь известное ему место, где рыба «особенно клюет, только успевай таскать ее».

Один комбриг был только за книгой и на истребителе, в небе. Летал он в любую погоду. Он овладел не только мастерством нилота, но, добросовестно проштудировав все учебники и

руководства, которые смог достать, научился штурманскому делу.

Как-то раз, после того как Смушкевнч проделал серию фигур воздушного пилотажа, его спросили:

— Откройте свой секрет, товарищ комбриг, скажите нам правду, в какой летной школе вы учились?

Смушкевич широко улыбнулся в ответ:

— В самой замечательной школе… У летчиков учился…

Если с практикой дело обстоит отлично, то в теории летчик Смушкевич пока не силен.

Не раз обращался комбриг с просьбой направить его на учебу, но всякий раз находились неотложные дела и ему отказывали.

И вот во время очередного отпуска Смушкевич поехал не на курорт, а в Качу, под Севастополь, в летное училище и поставил там своеобразный рекорд. Занимаясь по восемнадцать часов в сутки, он за тридцать девять дней сдал экзамены за полный курс училища, рассчитанный на два года.

Крылатый генерал

Однажды Я. В. Смушкевич в разгар зимы неожиданно для всех отдал приказ о выступлении в лагеря.

— В крещенские морозы в лагерь?! — удивлялись в бригаде.

— Кому это нужно? Летние — и то надоели! — говорили летчики.

— Летчикам придется вести бои не только в погожие летние дни, — отвечал Смушкевич, — но и в зимнее ненастье. Надо быть готовыми к самому трудному!

По его приказу впервые в нашей стране были оборудованы аэродромы на замерзшем озере, заснеженной поляне в лесу, в открытом поле. Люди много работали, расчищая подъездные пути и взлетную полосу, подогревая моторы, ежедневно подолгу летали п многому научились. Во время финской кампании, а затем в Великую Отечественную войну летчики с благодарностью вспоминали Смушкевича, который первым начал учить их воевать в сложных зимних условиях.

Сам он почти прямо из мороза перелетал в жару, серое холодное небо Белоруссии сменил на ослепительно синее небо Испании.

Он прибыл туда, когда в воздухе господствовала фашистская авиация. Смушкевичу, назначенному главным советником по авиации республиканских войск, на первых порах пришлось очень трудно. Однако он провел некоторую перегруппировку сил, изменил тактические приемы ведения воздушной войны и сам ежедневно поднимался в воздух навстречу врагу. Он добился замечательных успехов и как командующий авиацией (фактически он им был) и как летчик-истребитель.

Смушкевич начал со знакомства с людьми, побывал во всех эскадрильях, поговорил с каждым летчиком в отдельности. Первый приказ по летным частям, подписанный Смушкевичем, предлагал вылетать в бой группами, помогать друг другу в небе.

У нового командира был особый «почерк», это сразу почувствовали и соратники, и враги. В тот же день, когда был издан приказ, республиканские летчики сбили шесть вражеских самолетов, на следующий день — шесть, на третий — девять…

…В то время, когда Смушкевич воевал в Испании, авиабригада отмечала свое десятилетие. На праздник приехал командующий Белорусским военным округом Уборевич. Он произнес на торжествах яркую речь.

— Помните нашего чудесного самоучку, вчерашнего грузчика Якова Смушкевича, — говорил командующий. — Как сейчас вижу

— он стоит передо мной. Руки в карманах брюк, строевая выправка оставляет желать лучшего. Он немного согнул плечи и, как всегда, у него чуть смущенная улыбка… И вот этот скромный Яша, человек, про которого можно смело сказать, что он летать рожденный, творит сейчас чудеса, прославляет на весь мир советскую авиацию. Знают и враги цену нашему советскому генералу. Сам Гитлер обещал баснословную награду тому летчику, который собьет этого «красного дьявола»…

Уборевич, увлекшись, больше говорил о подвигах комбрига, чем об юбилее части, которой тот командовал…

В течение девяти месяцев Смушкевич командовал воздушными силами республиканской Испании и чуть ли не ежедневно участвовал в воздушных боях и бомбежках наземных войск.

Смушкевич еще находился в Испании, когда узнал о награждении орденом Ленина. На Родину он вернулся Героем Советского Союза.

Вручая ему награду, Михаил Иванович Калинин дружески пожелал:

— До будущей встречи здесь же п по такому же радостному поводу…

Комкор Смушкевич был назначен заместителем начальника Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Заняв один из самых крупных постов в военной авиации, он продолжал оставаться таким же простым, скромным, отзывчивым.

«Крещенный» огнем войны с международным фашизмом в Испании, он на основе боевого опыта пересматривал уставы, наставления и руководства по тактике, стратегии, боевым действиям авиации. К Смушкевичу часто обращались за советами конструкторы авиационной техники. Под его руководством перевооружалась наша авиация.

Летать, как дышать…

В 1938 году Смушкевичу было поручено командовать первомайским воздушным парадом. Уже были проведены все репетиции, и утром тридцатого апреля он решил еще раз подняться на флагманской машине. Жена ждала Якова Владимировича обедать к четырем часам дня. В десять часов вечера ей позвонил товарищ Ворошилов.

В палате Боткинской больницы лежал без сознания с ног до головы забинтованный Смушкевич.

Авария произошла па небольшой высоте. У самолета Р-10 внезапно остановился мотор. Машина врезалась в лес и разбилась. Из-под обломков выбрался техник цел и невредим, а Смушкевича вытащили с переломанными от стопы до бедра ногами, с тяжелыми ранениями головы, с обожженной спиной…

Вечером первого мая в палату, где лежал Смушкевич, вошли четверо военных. Под накинутыми на плечи белыми халатами сверкали золото и эмаль орденов. Это боевые командиры, занимавшие самые высокие должности в Красной Армии, смотрели на товарища, лежавшего с закрытыми глазами, и плакали скупыми мужскими слезами. Когда Смушкевич открыл глаза, начальник ВВС Локтионов, выступив вперед, громко и твердо, как при рапорте, сказал:

— От имени партии и правительства вам приказано не сдаваться, а бороться за свою жизнь так же, как вы боролись в боях… Что вы, товарищ комкор, прикажете передать?

— Передайте, — с трудом произнес Смушкевич, — что я не сдамся, обязательно поправлюсь!

Сказал и потерял сознание.

Когда он пришел в себя, его стал мучить вопрос, есть ли у него ноги? Он их совсем не чувствовал.

После очень сложной операции ноги Смушкевича удалось спасти. Только одна нога стала значительно короче другой. Плохо срастались тазобедренные кости. Казалось, что летчику навсегда придется проститься с авиацией. Но так могли думать те, кто плохо знал Якова Владимировича.

Он попросил, чтобы ему принесли в больницу книгу Островского «Как закалялась сталь».

Когда с ног сняли гипс, оказалось, что мышцы ног атрофированы. Ему прописали массаж и гимнастические упражнения. Смушкевич стал, «как он выражался, «форсировать лечение». Он не удовлетворялся одним сеансом массажа, а заставлял жену и дочь по нескольку раз в день массировать ногу.

Во время лечебной гимнастики он испытывал ужасные боли, но никогда не издавал и стона.

Комната в подмосковном санатории Барвиха превратилась в филиал штаба ВВС. Сюда приезжали командиры авиационных частей, конструкторы, директора заводов. Здесь проходили совещания. Смушкевич председательствовал полулежа на диване. Когда врачи запротестовали против такой бурной деятельности и потребовали, чтобы Смушкевич перешел на положение больного, он уехал из санатория. Служебный кабинет заместителя начальника Военно-Воздушных Сил страны превратился в отделение санатория. За ширмой стояла кровать. В штабе ВВС были оборудованы ванная комната с аппаратами физиотерапевтического лечения.

Смушкевич пожаловался как-то Ворошилову, что ему легче было научиться летать, чем ходить на костылях.

Климент Ефремович рассмеялся:

— Это же проще простого. Когда я был ранен в гражданскую, тоже ходил на костылях…

Ворошилов взял костыли, стоявшие в углу кабинета, согнул одну ногу в колене и быстро проковылял через комнату.

— Вот как надо… А ну-ка, герой, попробуй!

Смушкевич послушно встал. С костылями он ходил недолго. Очень скоро перешел на палку и костыль.

Врачи составили для него распорядок дня, при котором работа сочеталась с отдыхом и лечением. Совещания разрешались, например, только двухчасовые, не более. За соблюдением предписаний врачей строго следила жена комкора, которую он стал называть «лишний секретарь».

На курорте в Сочи Смушкевич, который был отличным пловцом, с завистью смотрел на купающихся. Море ему было временно противопоказано. Вдруг, не выдержав, он бросился в воду… В одну сторону поплыл костыль, в другую— палка. «Лишний секретарь», увидев это, в ужасе закричала на весь пляж:

— Помогите! Он утонет!

Подплыла спасательная лодка. Подобрали костыль и палку, а Смушкевич сам доплыл до берега.

— Надо же пробовать поги, — сказал он с виноватой улыбкой.

Бася Соломоновна Смушкевич рассказывала мне о том, как муж «пробовал» ноги. Вскоре после приезда с курорта он бросил костыль и стал опираться только на палку. Несмотря на запрет врачей, он упорно начал готовить себя к тому, чтобы сесть в самолет. Начал упражняться в автомобиле. Заведет машину и пробует включать и переключать скорости, нажимая ногами на

педали. Превозмогая нечеловеческую боль, он так упражнялся часами, пока наконец машина не тронулась с места. И тогда Смушкевич повел ее на аэродром.

Он несколько раз приезжал сюда смотреть, как летают другие. Потом не выдержал — сам сел в самолет и поднял его в небо.

Когда жена спросила врачей, разрешают ли они ему летать, те только пожали плечами:

— Пускай уж летает… Для него летать — все равно, что для нас дышать… Ему небо нужно, как воздух…

В монгольских степях

В мае 1939 года отборная шестая армия Японии и марионеточные войска императора Манчжоу-Го вторглись в пределы Монгольской Народной Республики. Началась война, продолжавшаяся четыре месяца и кончившаяся полным поражением самураев.

Бон шли в районе реки Халхин-Гол, где японцы два года кряду готовили укрепленные позиции в голой степи. Ближайшая советская железная дорога находилась в семистах километрах от места боев. В степи без дорог, среди оврагов и песчаных барханов, вдали от баз снабжения особое значение приобретала авиация. Ею командовал Смушкевич.

По его приказанию, в нарушение всех уставов, была создана сеть аэродромов в непосредственной близости к передовым позициям. В случае необходимости, а она бывала очень часто, навстречу врагу одновременно с разных мест поднималось множество боевых машин. Свой командный пункт Смушкевич расположил на горе, в километре от линии фронта. Но он редко на нем бывал. Его видели на всех аэродромах, он встречался с летчиками, проводил разборы воздушных схваток.

В решающие дни боев, в августе, Смушкевич готовил сокрушительный авиационный удар по противнику. В назначенный для вылета утренний час небо над аэродромом было плотно окутано туманом. И все же Смушкевич дал команду вылетать. Воздушная армада устремилась к линии фронта. Бомбардировщики с малой высоты бомбили японские окопы и военные склады, а истребители подавляли огневые точки неприятеля. Налет следовал за налетом. Земля содрогалась от взрывов. Японские самолеты не в силах были оказать сопротивление. Захватчики несли большие потери. А мы не потеряли в этот день ни одной машины.

Враг был разбит физически, надо было его добить морально. Смушкевич приказал звену истребителей выполнять фигуры высшего пилотажа над вражескими окопами.

Среди захваченных советско-монгольскими войсками трофеев был дневник японского офицера. Вот что он писал:

«Красная авиация не давала нам покоя. Ни минуты но проходило без того, чтобы над нами не кружили красные самолеты. Мало того, что красная авиация постоянно висела у нас над головой, отдельные самолеты, а однажды и целое звено, — проделывали фигуры высшего пилотажа над нашими окопами — как раз в то время, когда бои еще продолжались, и это было очень

страшно…»

Героев Халхин-Гола торжественно встречали в Москве. Когда из флагманского самолета вышел Смушкевнч, его жена заплакала. Яков Владимирович сильно хромал, одна нога у него была забинтована и к ней привязан сандалий.

— Что случилось? Ты ранен?

— Нет, меня москиты искусали, и я расчесал ногу… Сейчас нам надо в Кремль, вот вернусь, все покажу…

Смушкевич приехал домой за полночь. На ноге была открытая рапа с нагноением, нога распухла. Несмотря на поздний час, жена тут же позвонила профессору. Договорились, что тот приедет утром.

В шесть утра Яков Владимирович сказал Васе Соломоновне:

— Ну, жена, готовь чемодан. Сейчас улетаю.

Жена запротестовала:

— Никаких чемоданов! Куда ты поедешь с такой ногой? Через два часа будет профессор!

Смушкевич лихо повернулся на каблуках, отдал честь и ушел из дома без чемодана.

Ровно в восемь пришел профессор Фридланд, но больного не застал. Тот был уже далеко. В секретариате наркома Басе Соломоновне сказали, что ее муж улетел участвовать в освободительном походе в Западную Украину и Западную Белоруссию.

Жена и профессор полетели вдогонку. Они догнали Смушкевича. Профессор смотрел на ногу и качал головой.

— Если бы я прилетел к вам на два дня позже, — сказал он, — вам пришлось бы проститься с ногой… Без костылей ни шагу… И вообще — беспрекословно повиноваться врачу…

В ноябре 1939 года за личное мужество, проявленное в боях у Халхин-Гола, Яков Смушкевич был вторично награжден званием Героя Советского Союза. По положению должен был быть сооружен бронзовый бюст, дважды Героя на его родине. Но негде было тогда его ставить. После восстановления Советской власти в Литве генерал-лейтенанту Смушкевичу удалось на несколько дней прилететь в Ракишкис, где он не был двадцать два года. Трудно рассказать о радости старого портного и его жены, к которым прилетел сын. Оказывается, старик Смушкевич узнавал о том, что происходит с его сыном, в местной полиции. Его не раз таскали в участок, и полицейские чиновники издевались над стариком, показывая ему советскую газету: «Думаешь, твой сын Герой, так мы с тобой цацкаться будем!» Потом давали тумака и выгоняли из участка. Так он узнал о том, что Яша стал кандидатом в члены Центрального Комитета партии, дважды

Героем, а затем — генерал-лейтенантом.

За несколько недель до начала войны с белофиннами Смушкевич был назначен командующим Военно-Воздушных Сил РККА.

Он вылетел в Петрозаводск и оттуда руководил боевыми действиями авиационных частей, громивших линию Маннергейма.

Ему становилось все хуже, и врачи настояли на том, чтобы он переехал в Москву. Смушкевич даже домой не заехал. Он поселился в штабе и продолжал, хоть и на расстоянии, командовать авиацией на белофинском фронте. Он работал лежа.

Профессор Фридланд после очередного консилиума сказал жене Смушкевича:

— У вашего мужа, видно, стальное сердце. Ведь у него в тазобедренном суставе не кости, а творог, хоть ложкой выгребай. Я не представляю себе, как он на ногах стоит, а он ходит самостоятельно, и ведет еще такую огромную работу!

…В первые месяцы войны, когда Смушкевича уже не было в живых, продолжали приходить письма на его имя. Военные летчики писали с фронтов, сетовали па неудачи, просили советов, требовали новых скоростных машин…

РЕЙДЫ В ТЫЛЫ ВРАГА

Последняя ледовая разведка

…В июне сорок первого года экипаж моего самолета получил задание обследовать с воздуха ледовую обстановку в Карском море. Вылетев из Москвы на гидроплане, через несколько дней мы совершили посадку на плесе Большого Елисея, близ полярного города Игарка. Здесь была наша база.

В Игарке шла полным ходом подготовка к навигации. День и ночь работали лесозаводы. На пристанях и причалах расчищали место для приемки океанских пароходов.

Солнце, светившее круглые сутки, давало возможность авиации работать непрерывно. После очередного многочасового полета над еще не тронутыми солнцем ледяными полями Карского моря мы увидели рядом с нашей стоянкой покачивающийся на воде самолет известного полярного летчика Ивана Ивановича Черевичного.

— Дорогие друзья! Давайте соревноваться, — предложил он, — кто из нас совершит более длительный полет?

Мы вступили с ним в социалистическое соревнование.

Надо сказать, что незадолго до этого Черевичный поставил арктический рекорд, пробыв в воздухе непрерывно двадцать три часа.

21 июня с наполненными до отказа баками мы вылетели на ледовую разведку. В составе экипажа были второй пилот Эндель Пусэп, штурман Александр Штепенко, радист Василий Богданов.

Под крылом самолета проплывали льды. Я и Пусэп сменяли друг друга у штурвала, Штепепко, не отрываясь от карты, отмечал состояние льдов. Мы собрали очень ценные сведения и попутно выполнили другое, очень приятное для нас поручение: сбросили зимовщикам полярных станций посылки, газеты и письма.

Непрерывный двадцатипятичасовой полет подходил к концу. Мы возвращались в Игарку, когда Богданов связался с самолетом Черевичного, находившимся в то время над морем Лаптевых,

— Ваш рекорд побит!

Черевичный тут же ответил:

— Знаю это и поздравляю. Мой радист следил за вами с начала вылета. Но вы особенно не радуйтесь. Через несколько дней я все равно перекрою ваш рекорд.

— Что ж, будем соревноваться дальше, — согласились мы.

Но соревноваться нам не пришлось.

На последних каплях бензина дошли домой. Наша летающая лодка коснулась днищем воды Енисея и, пробежав по ней, остановилась.

Кругом — ни живой души. Словно вся Игарка вымерла. В битком набитой гостинице Аэрофлота никто не обратил внимания на наш приход, будто мы и не вернулись из более чем суточного полета над отдаленными пунктами Арктики. Но через несколько секунд мы и сами забыли про рекордный рейс, услышав о нападении фашистов на нашу страну.

Я тут же заявил товарищам:

— Ледовая разведка окончена. Полетим защищать Родину!

Усталость как рукой сняло. Мы стали готовиться к вылету в Москву. Погода на трассе по мирному времени была неважная, ну а сейчас — сойдет!

Когда после нескольких часов полета штурман вывел нас точно на Архангельск, я сказал, Штепенко:

— Вот так бы на Берлин выйти!

— Выйдем и на Берлин, — уверенно ответил Александр Павлович, собирая свои карты.

Первая дивизия АДД

Перед самой Москвой неожиданно вынырнул юркий истребитель и, качая крыльями, проскочил у нас под носом. Что ему надо?

— Приглашает следовать за собой, хочет пас посадить, — говорит Пусэп, — видно, за чужака принял.

— Куда посадить, кругом земля, слепой он, что ли?

Истребитель подстроился к нам. Я открыл верхний люк и вылез по самые плечи навстречу ветру. Когда краснозвездный истребитель был совсем близко, я показал рукой на лоб и погрозил кулаком. «Бдительный» летчик закивал головой: «Понял вас — обознался» — и тут же отвалил в сторону.

Мы сели на Химкинское водохранилище.

— Хорошо бы, Михаил Васильевич, нам но разлучаться, всем экипажем воевать, — сказал Пусэп.

— Воевать всем вместе, вероятно, будет можно, — ответил я. — Пересядем на хорошего «коня», до Берлина на нем доскачем…

Какой командир тяжелого воздушного корабля и о мечтал тогда о полете с бомбами к столице фашистского рейха!

В первые месяцы войны гитлеровские «мастера пропаганды», да и сам фюрер кричали по радио на весь мир о том, что, дескать, берлинское небо наглухо закрыто для советских летчиков. А в это время в Москве в тиши кабинетов Генштаба планировались бомбовые удары по фашистской столице.

Высшее командование решило использовать для полетов па Берлин четырехмоторные бомбардировщики ПЕ-8 с дизельными двигателями. Эти двигатели были последней авиационной новинкой, еще недостаточно проверенной в условиях длительной эксплуатации. Они причиняли нам уйму неприятностей. Особенно плохо они вели себя на больших высотах, где им не хватало воздуха. Моторы «задыхались» и останавливались.

Первая дивизия авиации дальнего действия, командовать которой назначили меня, дислоцировалась на одном из заводских аэродромов. Отсюда ежедневно поднимались и уходили в зону тренировочных полетов ширококрылые могучие воздушные корабли с ненадежными дизельными двигателями, и в воздухе все время случались ЧП.

Каждое утро я докладывал в Кремль о количестве самолетов, готовых к выполнению боевого задания, и все время цифры были разные. Сегодня девятнадцать, завтра — тринадцать, послезавтра — шестнадцать…

Завод работает день и ночь. Стук, грохот, скрип, дробь автоматической клепки беспрерывно слышатся из цехов. Каждый новый бомбардировщик после коротких заводских испытаний передавали нам. Его уже ждал экипаж, который, не мешкая, приступал к изучению нового воздушного корабля.

Людей у нас больше, чем машин. Есть еще «безлошадные» экипажи, которые ждут не дождутся нового самолета и готовы взять его с любыми недоделками, лишь бы но томиться в ожидании, а летать и громить врага.

Личный состав дивизии подобрался замечательный. Здесь собрались летчики со всех концов Советского Союза — из Военно-Воздушных Сил и полярной авиации, лучшие пилоты Гражданского воздушного флота, заводские испытатели, инструкторы авиационных школ. Они прибыли со штурманами, механиками, бортрадистами, с которыми давно уже слетались. Многие из них только на днях сменили кожаные куртки и кепки разных цветов на защитные гимнастерки с голубыми петлицами и синие пилотки.

Асы тяжелой авиации, опытнейшие капитаны крылатых кораблей, отчетливо видели несовершенство новых двигателей, изрядно портивших им кровь еще на тренировочных полетах. Все понимали, но молчали. Каждый в душе надеялся, что именно его дизель не подведет в ответственном полете. Кроме того, мы знали, что нашим дизелям «путевку» в жизнь дал Сталин…

Пока бортмеханики, чертыхаясь, возились с дизелями, летчики и штурманы изучали летные карты районов предполагаемых бомбежек. Цели полетов точно пока никто не знал, но все глаза тянулись к Берлину.

А я продолжал получать самолеты, сколачивать новые экипажи, был занят тысячью больших и малых дел, неизбежных при формировании воинской части, и каждый день сообщал в Ставку о наличии готовых к вылету самолетов. Когда эта цифра достигла двадцати двух, меня вызвали в Москву.

— В ночь с девятого на десятое запланирован рейд на Берлин. Пойдете на ПЕ-8 с дизельными моторами, — сказал Верховный Главнокомандующий, шагая по комнате, и, повернувшись к Молотову, стал диктовать ему приказ: «Комбригу Водопьянову приказываю…»

— Разрешите иметь запасную цель — Штеттин и сбросить на нее бомбы, если не удастся дойти до Берлина, — попросил я.

— Разрешаю… Но обязательно надо дойти, — ответил Сталин.

Он сложил бумажный лист с приказом вчетверо и подчеркнуто торжественно передал мне:

— Держи приказ и действуй!

На фашистскую столицу

…В солнечное утро одни за другим ПЕ-8 поднимаются в воздух и берут курс на аэродром подскока. Туда еще накануне улетели штабные офицеры. Они должны были через штаб фронта предупредить все части зенитной артиллерии и истребительной авиации о нашем перелете, чтобы ненароком нас не приняли за немцев.

Все, кажется, были предупреждены, и все же на подходе к аэродрому самолеты были обстреляны нашими зенитчиками. Взаимодействие войск в первые месяцы войны было у нас, нужно прямо сказать, далеко не па высоте.

На аэродром прилетело только восемнадцать самолетов. Четыре из-за неисправности двигателей вернулись назад.

В штабе, разместившемся в школе, флагштурман приколол к классной доске большую карту. Жирная стрела тянулась на ней от нашей границы и упиралась своим острием в Берлин. Дивизия авиации дальнего действия получила первое боевое задание.

У самолетов кипит работа. Летчики помогают оружейникам ввернуть в бомбы взрыватели. Штурманы заканчивают прокладку курса на своих картах, механики еще раз проверяют моторы.

Наконец, все готово. Члены экипажей, одетые в Меховое обмундирование, выстроились у машин. Еще не наступили поздние августовские сумерки, но уже дан сигнал к старту. Лететь нам далеко, до цели доберемся в полночь.

Разом оглушительно заревела почти сотня мощных моторов, пропеллеры подняли такой ветер, что полегла некошеная трава аэродрома. Через ровные интервалы, как бы нехотя, отрывались от земли тяжелые корабли.

Лететь долго. Пока все спокойно, я думаю о своих друзьях.

В кресле второго пилота сидит невозмутимый Пусэп. У него всегда все в порядке. Он может часами, не видя земли, вести машину по приборам. Родители Пусэпа переехали из Эстонии в Сибирь еще до Октябрьской революции. Эндель Карлович — и прибалтиец и сибиряк одновременно.

Позади меня отстукивает ключом радист Богданов.

С ним, так же как со старшим бортмехаником Флегонтом Бассейном, я много летал в Арктике и на белофинском фронте.

Впереди меня, в штурманской рубке «колдует» над картами Штепенко, человек невысокого роста, но богатырь по духу, ставший вскоре Героем Советского Союза. Он — живое опровержение широко бытовавшего мнения о том, что героем может стать только физически сильный человек, этакий супермен

со стальной мускулатурой. Про Штепенко в шутку говорят: «Как в таком маленьком столько смелости!» Александр Павлович — блестящий штурман. Меня всегда восхищала точность, с которой он приводит самолет к цели, а также хладнокровие, не покидавшее его во время самых сложных переделок.

Штепенко пришел в авиацию, как и я, деревенским парнишкой, только значительно позже меня и поэтому более грамотным. Он попал в военно-морскую школу радистов. После окончания учебы его направили в гидроавиацию. Тогда только еще начали устанавливать рации на самолетах.

Однажды под Севастополем, где Штепенко оборудовал первый в нашей стране радиомаяк, приехал полярный летчик Борис Григорьевич Чухновский. Он сделал доклад о своих полетах на Крайнем Севере. Послушал его Штепенко и «заболел» Арктикой. А тут вскоре началась челюскинская эпопея. Штепенко, изучавший в то время штурманское дело, все свободные часы отдавал чтению книг об Арктике. Его безудержно тянуло в Заполярье.

— Я сидел тогда на берегу Черного моря и думал, — рассказывал он мне однажды, — а может, там у северных морей ничего заманчивого и чудесного нет. Не лучше ли остаться в Крыму и спокойно работать… Нет, надоели мне жаркое солнце, белые камни и синее теплое море… Все больше и больше хочется к вечным снегам и непроходимым льдам, к романтической жизни исследователя Арктики.

После перевода в Москву, в НИИ, Штепенко отправился в Главное управление Северного морского пути.

Нового штурмана охотно зачислили в полярную авиацию, в экипаж известного летчика Павла Головина. С ним он летал по трассе Иркутск — Якутск.

А вот сейчас он ведет самолет на Берлин…

Время от времени по внутреннему телефону я справляюсь о самочувствии экипажа.

На борту одиннадцать человек. Из них — пять стрелков. Наш самолет, как еж, колючий, на нем установлены две пушки и три пулемета.

Быстро сгущаются сумерки.

Не успели мы набрать достаточной высоты и выйти к морю, как по нас ударили зенитки. Я с ужасом увидел, как прочерчивает небо светящаяся трасса зенитных снарядов. Кажется, она идет к нашей машине. Но нет. Трасса кончается у самолета, идущего чуть позади и правей моего. Его ведет опытный полярный летчик Александр Тягунин. ПЕ-8 начинают лизать языки пламени. От самолета отделяются черные фигурки членов экипажа, и над

ними раскрываются парашюты. Как и где они приземлились, мы уже не видели. Горящий самолет огненным комом плюхается в свинцовые воды Балтики. Уже потом мы узнали, что четыре члена экипажа тягунинской машины, в том числе и бортмеханик Петенин, летавший со мной на Северный полюс, были убиты осколками снарядов, попавших в самолет. Остальные товарищи благополучно опустились на маленький остров. Наши бойцы окружили гостей с неба, приказали им сдать личное оружие, раздеться и лечь ничком на землю. Только когда подошел командир зенитной батареи, недоразумение выяснилось, а зенитчики стали клясться, что не они сбили этот самолет.

Это все мы узнали позже, а сейчас, уходя от обстрела, лезли вверх.

— Зенитки нас ужо не достают! — радостно доложил кормовой стрелок.

— А как там остальные? — спрашиваю я.

— Темно. Не видать!

Высота достигает четырех тысяч метров. Становится трудно дышать, кружится голова. Отдаю приказ надеть кислородные маски. Сразу чувствую облегчение. В самолете тихо. Совсем стемнело.

Сколько раз мне приходилось водить самолет во тьме ночной? Но самая непроглядная ночь с неба всегда отличается от другой, пусть такой же темной ночи. На какой бы высоте ты ни шел, вдруг сверкнет в разрыве облаков случайный огонек… Вот медленно движется конус света от автомобильной фары по дороге… Впереди засияли жемчужной россыпью огни города… И эти далекие огни помогают не только ориентироваться, они поднимают настроение. А прифронтовое небо — безрадостно. Сверху ни зги не видно. На земле все фонари и окна тщательно замаскированы. Тлеющую папиросу — и ту закрывают ладонью. Экипаж воздушного корабля чувствует себя потерянным в этом огромном, темном мире. Но темнота, как она ни гнетуща, все же лучше, чем ослепительный фейерверк зенитного обстрела и светлые лучи прожекторов, беспокойно шарящие по черным облакам.

Под нами плотные ровные тучи, скрывшие сушу и море. Мы ничего не видим, но и с земли не видят нас. Над нами бледные и маленькие звезды. Штепенко целится на них секстантом, ориентируется.

Но вот неожиданно обрывается облачная пелена. Половинка луны освещает пустынное море, образуя световую дорожку, подернутую легкой рябью. Вдали темнеет береговая линия, вдоль которой идет наш маршрут.

— Набирайте еще высоту. Теперь он у нас в руках и никуда не денется, — говорит штурман.

— Кто это — он?

— Берлин!

И снова мы летим во тьме ночной.

— Алло, штурман, сколько до цели?

— Двадцать минут.

В корабле взволнованная, напряженная тишина, которая обычно предшествует чему-то очень шумному и важному, чего очень ждут. Вдруг эта тишина нарушается, хотя по существу становится тише. Дело в том, что мы привыкли к монотонному гулу двигателей. И когда меняется ритм моторной песни, ухо воспринимает это как нарушение кажущейся тишины.

Заглох правый крайний двигатель.

Я взглянул на альтиметр. Его стрелка перевалила за семь тысяч метров. Опять плохо работает компрессор. Дизелю не хватает воздуха.

Решено идти до цели на трех моторах.

— Внимание, под нами Берлин! Открываю люки, — докладывает Штепенко.

Одна за другой летят вниз бомбы.

Облегченный па четыре тонны самолет взмывает вверх.

И в эту же минуту сотнями огней вспыхивает небо. Лучи прожекторов скользят по облакам, как сумасшед-шие бросаются из стороны в сторону. Трассирующие снаряды длинными световыми лентами тянутся со всех сторон вверх, и там, где они скрещиваются, образуется о высоте огненный шатер. К счастью, он светится в стороне от нас. Более крупные снаряды огненными шарами взлетают вверх и на какое-то мгновение останавливаются на предельной для них высоте. Другие же маленькими шаровидными молниями разрываются вокруг нас.

Очень красиво, но чертовски опасно!

Внизу, на земле, среди, коробок городских здании, в каменных ущельях берлинских улиц полыхают пожары, зажженные бомбами с советских самолетов.

Машину бросает. Осколки барабанят по ней. Нельзя долго оставаться в этом участке неба, начиненном огнем, железом, смертью.

— Разворот влево на девяносто градусов, — кричит Штепенко. — Идем домой!

Маневрируя, мы покидаем зону огня.

— Бортмеханики, как у вас дела?

— Дырок многовато. В правой плоскости бак для горючего пробит, а в остальном — порядок.

— Сколько же теперь у нас горючего?

— Часа на четыре лета.

— Маловато. А лететь нам домой пять часов. Пойдем по прямой, будем сокращать расстояние, слышишь, штурман?

Кормовой стрелок, лучше всех нас видевший, что делается позади, докладывает, что самолеты, подоспевшие за нами, продолжают бомбежку Берлина.

Мой самолет с тремя действующими двигателями ложится на новый курс.

«Как дела у товарищей? Может быть, кто-нибудь из них подбит?» Эта тревожная мысль не покидает меня, но ответа на нее я не могу получить. Радиосвязь с землей у нас есть, а вот с кораблями в воздухе ее наладить не удалось. Радиостанции совсем недавно появились на воздушных кораблях. К связи по эфиру еще не успели привыкнуть.

В темноте идем над Германией, но, как эхо берлинской тревоги, на нашем пути то и дело вспыхивают фейерверки зенитных обстрелов. Они не так сильны, как над фашистской столицей, но все-таки могут причинить немалый вред.

По-прежнему идем на трех моторах.

Вот погас позади последний луч прожектора, и опять в свете луны, вынырнувшей из-за туч, заблистали волны моря.

Вышел весь кислород. Ведем машину на снижение. На высоте четыре тысячи снова заработал правый крайний двигатель.

Тихая ночь, спокойное море…

Настроение у нас приподнятое — выполнен боевой приказ, сброшены «гостинцы» на Берлин, можно сказать, открыт «сезон» бомбежки фашистской столицы.

Вынужденная посадка

Светает, появляются облака. Они напоминают каменные вершины горного хребта. Кажется, сейчас самолет врежется в них и разобьется.

Мощный циклон, как неприступная крепость, преграждает нам путь. Когда ПЕ-8 врезается в сплошную облачную стену, в кабине появляется снежная пыль.

«Настоящая Арктика», — подумал я. Но на крыльях лед не нарастал, и мы спокойно вели машину сквозь августовскую пургу. Многое повидал я на севере, но такой сильный циклон встретил впервые. За какие-нибудь десять минут в кабину нанесло много снегу, приборы густо покрылись снежной пылью.

В конце концов нам удалось вырваться из снежных объятий, и мы пошли над дождевыми облаками. Самолет вел Пусэп. Когда мы снизились до высоты 1800 метров, отчетливо стала видна земля, изрезанная мелкими полосками пашни, перемежавшимися с лесом.

Впереди показалось несколько хуторов, объятых пламенем. Одновременно стали появляться частые клубы дыма, по которым легко можно было догадаться, что мы находимся над линией фронта. Снаряды рвались на западе и на востоке. Стреляли и в нас.

— Под нами Эстония, — услышал я голос штурмана. — Через полчаса будем дома.

Вдруг произошло нечто совершенно невероятное. Как по команде, остановились сразу все четыре мотора. В кабине стало тихо. Высота была всего тысяча восемьсот метров, и самолет быстро снижался. Что предпринять? Прыгать с парашютом — значит попасть в руки фашистам.

Садиться на открытое место — расстреляют. Выход один — сесть на густой лес, подальше от дорог, туда немцы доберутся не скоро. Разобьемся мы или пет, об этом я не думал.

— Приготовиться к посадке на лес, — предупредил я товарищей.

— Куда будем садиться? — опрашивает Пусэп.

— Брось штурвал, сам посажу!

Один за другим люди уходили в заднюю часть самолета, где меньше риска погибнуть при посадке.

Молниеносно сокращалась высота. Слышен был только свист ветра. Лес стремительно летел навстречу. Я выровнял самолет, стараясь как можно больше потерять скорость.

Наша машина сперва хвостом коснулась верхушек деревьев,

потом распростертыми крыльями легла на густой лес. Словно страшная буря пронеслась над лесом, ломая сучья и вырывая с корнем деревья. Сразу наступила тишина. Фюзеляж с исковерканными крыльями опустился до самой земли.

— Товарищи! — крикнул я. — Живы?

— Мы-то живы, — ответил Богданов, — а вы?

— Раз спрашиваю — значит все в порядке. Вылезайте, приехали!

Богданов выскочил из кабины первым. В одной руке он держал пистолет, в другой гранату. За ним вылезли и остальные. Неподалеку слышались орудийные выстрелы, трещал пулемет.

— Пошли скорее от самолета! Сейчас немцы появятся. Слышите? — сказал Пусэп.

— В таком обмундировании далеко не уйти, — остановил я товарищей, — надо переодеться.

Мы быстро сбросили меховые унты и комбинезоны. Уходя, захватили с собой продукты. Все остальное сожгли. Направление взяли на восток, по ручному компасу.

Дождь постепенно утихал. Сквозь деревья мелькнуло что-то похожее па блиндаж. Решили проверить. Идти в разведку вызвался Штепенко; он взял с собой стрелка. Мы внимательно прислушивались к каждому шороху, готовые броситься на помощь товарищам.

Вернувшись обратно, разведчики сообщили, что около блиндажа они видели немецкого часового. Остальные, вероятно, спали. Время было раннее — пять часов утра.

— А ты уверен, что это немец? — спросил я Штепенко.

— Вот тут, — указал он повыше козырька своей фуражки, — я видел две пуговицы, фуражка у него вроде шлема.

Решили обойти это место и идти дальше. Вскоре мы натолкнулись на полуразрушенные бараки.

Место было открытое. Вокруг ни души. Около бараков валялись в беспорядке поломанные койки. На площадке навалом лежал строительный лес. Очевидно, его приготовили для постройки новых бараков. Тут же помещался тир. Об этом можно было судить по мишеням на почерневших досках.

В одном из бараков мы нашли стенную газету на русском языке. Она была сильно измята и порвана. С трудом разобрали только маленькую статейку «Как обращаться с оружием и как его чистить». Никаких указаний на место, где мы находимся, обнаружить не удалось.

Не успели пройти и полкилометра, как натолкнулись на небольшое озеро. Высокий левый берег был покрыт редким сосновым лесом; правый, пологий, зарос травой и мелким

кустарником. Мы пошли правым берегом, чтобы легче было укрыться от вражеских дозоров. Обходить озеро пришлось долго: место оказалось болотистым, надо было прыгать с кочки на кочку, а мы были нагружены продуктами и держали наготове оружие. То и дело проваливались по колено в трясину.

Твердо придерживаясь взятого курса, шли по болотам около четырех часов. Когда наконец выбрались на твердую землю, попали в березовый лес. Идти стало легче.

Показалась лесная просека, столбы телеграфной связи. На столбах, как струны, натянуты провода. К невысокому столбику прибита тонкая дощечка с надписью на эстонском языке. Пусэп прочел: «Ходить по просеке строго воспрещается». И все же мы не могли решить, кто сейчас хозяйничает на этой земле. Ясно было одно: линия фронта проходит где-то очень близко.

К середине дня погода прояснилась, проглянуло солнце. Одежда на нас высохла, по сами мы до неузнаваемости грязны.

Неожиданно впереди показались крыши двух небольших домиков. Как видно, мы наткнулись на хутор. Важно было только выяснить, кто здесь живет: эстонцы или немцы. Если гитлеровцы, то примем бой, вооружены мы неплохо.

Когда подошли поближе, оказалось, что это пустые деревянные сараи. За одним из них стояла русская печка с большой трубой, вокруг которой догорали угли.

Пусэп грустно покачал головой:

— Сегодня на этом месте стоял дом, интересно, кто же его сжег?

Кроме кур, копошившихся в огороде, не было пи души.

Задерживаться на хуторе было опасно: нас легко могли обнаружить случайные фашистские отряды. Нарвав в огороде свежих огурцов, мы ушли в чащу леса и в сумеречной прохладе продолжали путь. Тропинка, на которую мы выбрались, пересекла малоизъезженную проселочную дорогу. Дощечка на перекрестке указывала, что лесничий находится в трех километрах.

Справа от дороги, на лугу, увидели корову. Около нее стоял мальчуган с хворостиной в руке.

— Поговори со своим сородичем, — сказал я Пусэпу. — Только будь осторожен. В случае чего — дай знать выстрелом. Мы будем лежать здесь, в укрытии, и в любую минуту придем на помощь. Вместе с Пусэпом пошел Штепенко.

Издалека раздался выстрел. В ту же минуту мы бросились цепью выручать товарищей. Но навстречу нам шли Пусэп и Штепенко спокойные и улыбающиеся.

— Кто стрелял? — спросил я.

— Не знаем, — ответил Штепенко. Мы тоже слышали

далекий выстрел.

— В четырех-пяти километрах отсюда проходит железная дорога. Там наши.

— А не обманывает он?

— Может быть, и обманывает. Проверить не у кого.

Пошли дальше. Скоро тропинка привела нас на другой хутор. Из крайнего дома вышла старуха с ведром помоев для скотины.

Пусэп по-эстонски спросил ее, далеко ли до железной дороги.

Старуха поставила на землю ведро, оправила фартук и, указывая рукой по направлению тропы, сказала:

— Версты две-три, не больше…

— Там кто, немцы или наши? — спросил Пусэп.

Старуха внимательно осмотрела нас, как бы спрашивая: а вы сами-то кто такие?

Помолчав, она ответила:

— Немцев там нет. Железную дорогу занимают красные.

Поблагодарив старушку, мы поспешили дальше. Когда подтвердились слова мальчика, появилась уверенность: скоро доберемся до своих.

— Теперь можно и позавтракать, со вчерашнего дня постимся, — сказал я.

После короткого отдыха снова двинулись в путь. Вскоре дошли до железнодорожной насыпи. По полотну шел человек в форме пограничника.

Обрадованные, мы быстро вышли ему навстречу. Увидев нас, военный схватился за кобуру. Как потом оказалось, он принял нас за бандитов, и не удивительно. Вид наш никому не мог внушить доверия. Я, например, был в кожаном костюме, на голове шлем с болтающимся шнуром, на ногах рваные меховые чулки…

— Осторожнее! — крикнул я. — Это же свои!

Военный внимательно посмотрел на меня. На его удивленном лице появилась приветливая улыбка.

— Михаил Васильевич Водопьянов! Откуда вы?

Я не мог сразу вспомнить, где встречался с этим человеком.

— Моя фамилия Сидоров, разве забыли? Я с вами в тридцатом году летал на Сахалин. Постарели вы, Михаил Васильевич… Седой уже…

Пока мы отдыхали у Сидорова, он связался по телефону со штабом. Ночью нас отвезли в Ленинград, а наутро мы вылетели в Москву.

На следующий день меня вызвали в Ставку.

В просторной комнате было многолюдно. Я увидел знакомые лица руководителей партии и правительства, маршалов и генералов.

Сталин, хмурый, стоял чуть в стороне от стола. Доклад был короткий:

— До цели дошли одиннадцать самолетов, остальные совершили вынужденные посадки из-за порчи моторов, один сбили свои. Мой самолет, — продолжал я, — при посадке на лес разбился.

— Есть жертвы? — спросил Сталин.

— Даже синяка никто не получил. Но на других машинах есть жертвы.

Я вспомнил, как при взлете на самолете Егорова отказали сразу два мотора на одной стороне, корабль с креном врезался в землю. Это была страшная катастрофа, я почувствовал, как загорелось мое лицо. Может быть, чуть повышенным тоном сказал:

— Я готов зубами сгрызть эти проклятые дизеля! Нельзя в боевой обстановке доводить моторы. Летать на них — значит самолеты и людей гробить.

И я, как бы ища защиты, стал просить Сталина дать приказ сменить дизельные моторы на бензиновые.

— И еще, — сказал я. — Надо поставить приводимо радиостанции. Без них мы как слепые котята мечемся…

— Вы что, хотите привести фашистские самолеты на свою базу? — ехидно спросил кто-то из присутствующих.

— Станции можно поставить и в стороне от базы, — возразил я. — А пятьдесят-сто километров по своим приборам пройдем.

— Идите! — прервал мой доклад Верховный Главнокомандующий.

…Через неделю я был командирован испытывать па ПЕ-8 новые моторы, те самые замечательные М-82, которые верой п правдой служат нашей авиации до сегодняшнего дня.

Приводная радиостанция тоже вскоре была установлена. Назвали ее в авиации «Пчелка».

В дневном полете

Вскоре на своем старом самолете, но с новым мотором, с тем же экипажем мы стали вылетать па бомбежки вражеских объектов в Смоленске, Орле, Калуге. Летали мы только по ночам, сбрасывали бомбы в темноте и не всегда могли видеть результаты налетов.

Однажды, когда мы вернулись после очередного «визита» в Орел, Штепенко сказал:

— Михаил Васильевич, а может быть, попросите разрешения летать и днем м ночью? Летали же мы с вами бомбить белофиннов среди бела дня, и все обошлось благополучно.

— Попробую… — согласился я.

При первом удобном случае я попросил разрешения на дневной боевой вылет.

— А вам что, жизнь надоела? — сказали мне.

— Насчет жизни трудно сказать, где мы. больше ею рискуем: в дневном ли на большой высоте или в ночном полете, когда жизнь всего экипажа висит на кончике стрелки радиокомпаса.

— Наша часть создана для ночной работы. Пока у немца еще большие преимущества, и мы не можем рисковать ни людьми, ни кораблями, — возразили мне.

— Ничего, попытка — не пытка, от истребителей отобьемся своими пушками. Чего их зря возить? А зенитка на большой высоте не попадет. Не выйдет — будем летать только ночью, а выйдет — будем работать и днем и ночью…

Через несколько дней командование выделило два самолета для опытного дневного бомбометания. Один корабль веду я, второй — Николаев. Со мной на головной машине штурманом летит Штепенко, а вторым пилотом — Пусэп.

Отправляясь в первый дневной вылет на Калугу, я долго советовался с Александром Павловичем. Нас не смущал зенитный огонь, который несомненно ждет нас впереди, а волновали возможные встречи с вражескими истребителями. Сколько их будет? Отобьются ли наши стрелки?

На старте даю команду:

— Стрелкам внимательно следить за воздухом. Боеприпасы экономить и зря не стрелять!

Корабль, шедший на высоте чуть более обычной, точно был выведен штурманом на город.

Вот зеленеет знаменитый загородный сад. Сюда часто приходил отдыхать Константин Эдуардович Циолковский.

Осенью 1936 года я вместе с другими летчиками был

приглашен на открытие памятника на могиле К. Э. Циолковского в этом саду.

Прошло пять лет, и вот теперь я привел самолет сбрасывать бомбы на находящийся по соседству Калужский вокзал…

Нас сильно обстреливают. В привычный шум моторов вклинивается посторонний, трескучий звук. Пахнет порохом. Вокруг самолета дымное облако зенитных разрывов. Они все ближе и ближе.

— Саша, все сбросил? — спрашиваю Штепенко.

— Ни одной. До цели немного но дошли, а тут еще дымом все заволокло. Надо еще подержаться.

Зенитный огонь не ослабевает.

Хочу предупредить по радио командный пункт и идущего позади Николаева, по Богданов докладывает:

— Радиостанция по работает. Осколком разворочен передатчик.

— Как дела, механик?

— У четвертого мотора давление масла падает. Скоро придется выключать. В плоскостях и фюзеляже — много дырок, небо видно. Рулевое управление в одном место подрублено. В остальном — все в порядке.

Штепенко открывает бомбовые люки, машина вздрагивает.

— Саша, поскорей управляйся, они уже пристрелялись.

Штепенко не спешит. Он всегда действует наверняка. Слышны редкие разрывы бомб. Мы над вокзалом.

— Товарищ командир, — докладывает башенный пушкарь. — С аэродрома поднимаются истребители.

— Сколько их?

— Два, но они еще далеко.

— Саша, не тяни! — тороплю я штурмана. — Если нас собьют, то только ты будешь в этом виноват, и я, пожалуй, откажусь больше с тобой летать.

— Спешить в пашем деле нельзя… Поманеврируйте еще минуту-другую!

Попробуй тут подержись под таким адским огнем!..

«Герой — это человек, который в решительный момент делает то, что нужно делать в интересах человеческого общества». Эти слова Юлиуса Фучика невольно приходят мне на ум, когда я вспоминаю действия Героя Советского Союза штурмана Штепенко во время бомбежек вражеских тылов.

Наконец штурман докладывает:

— Летчики, все готово, можно маневрировать и домой уходить!

— А как истребители?

— Набирают высоту и уходят па восток, за реку.

— На восток? Ну, пускай себе идут, там есть кому их встретить.

Идем со снижением. Сняты кислородные маски.

Вот мы уже дома, заруливаем на стоянку.

Противники дневного полета придирчиво рассматривают самолет:

— Сколько пробоин!..

— Ну как, Михаил Васильевич, жарковато было?

— Немного досталось.

— Какие результаты?

— Все бомбы положены точно в цель.

— Какие трофеи привезли с собой?

— Десятка три пробоин. Повреждены мотор, радиостанция и рулевая тяга. Через пару дней корабль войдет в строй. А как дела у Николаева?

— Примерно так же. Отбомбился под жестоким обстрелом, имеет попадания…

Через год после первой бомбежки Берлина Штепепко вновь отправился в рейд на столицу третьего рейха. На этот раз командиром корабля был Эндель Пусэп.

Летали они несколько раз.

Все годы войны, каждое утро Совинформбюро сообщало миру: «Наша авиация дальнего действия успешно бомбила тылы противника. Уничтожено самолетов… эшелонов… складов…»

Много труда положил и боевой штурман Штепенко, чтоб появлялись эти сообщения.

В последний раз Штепенко прилетел в Берлин 8 мая 1945 года, на этот раз как экскурсант. В такой же роли оказался и я. Мы встретили здесь День Победы.

Летчики из АДД осматривали Берлин, надеясь отыскать следы бомб, сброшенных ими в разное время на город. Воронок от бомб, развороченных улиц, руин в Берлине было сколько угодно, попробуй узнай, чья это работа!

Александр Павлович сказал мне в очень тихом после капитуляции Берлина:

— А мне все слышится треск зенитных снарядов, видятся лучи прожекторов, ловящие самолет над вражеской землей, вспоминаются не вернувшиеся на базу товарищи… Как хорошо, что все это теперь прошлое…

Боевые летчики нашли себе место в мирном труде. Меня и Александра Павловича Штепенко направили и полярную авиацию. Эндель Карлович Пусэп вернулся в Эстонию. Сейчас он

— министр социального обеспечения Эстонской ССР.

ТРИ ЗОЛОТЫЕ ЗВЕЗДЫ

«Внимание, Покрышкин!»

Весной 1943, года произошло кубанское воздушное сражение — одно из крупнейших в минувшей войне. Бои в небе шли над землей с рассвета до темпа. В воздухе порой было тесно от самолетов.

Геринг послал па Кубань отборные авиационные части.

Их встретили в кубанском небе советские летчики, закаленные в огне войны. Они расправлялись с самыми известными асами. Один только Александр Покрышкин в отдельные дни «сваливал» с неба по три-четыре вражеских машины.

Участвовали в боях и бомбардировщики авиации дальнего действия.

В самый разгар боев я вел тяжелый бомбардировщик во вражеский тыл. Недалеко от Краснодара радист крикнул мне по внутреннему телефону:

— Покрышкина сбили!

— Что? Откуда ты это взял?

— Сам слышал, немцы по радио хвастаются.

— Врут, наверно, мерзавцы!

Только мы вернулись на свою базу, я побежал в штаб, узнать, что слышно о Покрышкине.

— Ничего, — ответили мне, — летает, «клюет» немцев.

— Но ведь мой радист сам слышал!

— Мы тоже слышали, — засмеялся один из офицеров. — Могу повторить даже: «Ахтунг, ахтунг, Покрышкин ин дер люфт». Это значит: «Внимание, внимание! Покрышкин в воздухе!» Так радионаводчик предупреждал своих летчиков, чтобы они улепетывали. Пусть ваш радист немецкий выучит…

Воинский талант Покрышкина ярко проявился в битве над Кубанью. Он здесь дрался с каким-то остервенением, нетерпеливо выискивая в небе самолеты противника. С высоты он сваливался на «мессершмитты», «юнкерсы», «хенякели», атакуя их на повышенной скорости, прошивал короткими, точными пулеметными очередями, заставлял огненным комом падать на землю.

Наши бойцы на переднем крае столько раз из окопов любовались его стремительными, сокрушительными атаками, что стали узнавать Покрышкина по «почерку» ведения боя даже тогда, когда его самолет был так высоко в небе, что не было видно с земли цифры «сто», выписанной белой краской на фюзеляже. «Сотку» знали по всему фронту. Ее очень боялись фашистские

летчики.

За «соткой» настойчиво, но бесплодно охотились немцы. Однажды Покрышкин заметил, что в бою к нему в хвост пристроился краснозвездный истребитель и, улучив момент, дал несколько очередей по его машине. «Наверное, молодой летчик и в горячке боя бьет по своим», — подумал Покрышкин. Однако на следующий день опять по нему стрелял неизвестно откуда взявшийся истребитель со звездами на плоскостях. Покрышкин, искусно маневрируя, завлек его на нашу территорию и заставил приземлиться. Конечно, это был немец на трофейном советском истребителе.

Не совладав с Покрышкиным в открытом бою, гитлеровцы хотели покончить с ним таким коварным путем. Тоже не вышло. Им оставалось только испуганно вопить по радио, предупреждая своих пилотов:

— В воздухе самолет «100»!

Такое предупреждение и услышал мой радист.

…Вскоре после сражения на Курской дуге, где наша авиация великолепно помогала наземным войскам громить гитлеровцев, в главном штабе Военно-Воздушных Сил мне показали первое и тогда еще единственное представление летчика к званию трижды Героя Советского Союза. Я прочел, ахнул, но записать не догадался.

Много лет спустя, в зале военного музея я переписал этот замечательный документ. Вот он:

«*Фамилия, имя и отчество: Покрышкин Александр Иванович.*

Звание: дважды Герой Советского Союза, гвардии майор.

Должность: и. о. командира 16-го гвардейского истребительного авиационного полка.

Год рождения: 1913.

Национальность: русский.

Партийность: член ВКП(б) с 1942 года.

Участие в войне: с 22 июня 1941 года. За период боев по 20 декабря 1943 года включительно совершил 550 боевых вылетов, провел 137 воздушных боев и сбил 50 вражеских самолетов.

Имеет ли ранения и контузии: не имеет.

Чем ранее награжден: орденом Ленина —

22 декабря 1942 года, орденом Красного Знамени — 22 апреля 1943 года, получил звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда» — 24 мая 1943 года, награжден медалью США «За заслуги» — в июне 1943 года, орденом Красного Знамени — 18 июля 1943 года, получил звание дважды Героя Советского Союза — 24 августа 1943 года.

Постоянный домашний адрес: Новосибирск, улица Лескова, дом

43-а».

Полтысячи воздушных боев и ни одной царапины! Что он— заколдован? Это какая-то непостижимая удача? Или выучка, характер? Конечно, выдающееся воинское мастерство и крепкий характер, который так и читается на открытом, волевом лице этого человека богатырского сложения.

И быть ему летчиком…

Впервые я встретился с Покрышкиным в начале сорок четвертого года на авиазаводе.

Конструктор Лавочкин вручил прославленному фронтовому летчику свое последнее детище — модернизированный истребитель. Покрышкин испытал его и остался очень доволен новой боевой машиной.

В одном из цехов завода, вспомнив молодость, он подошел к лекальщику:

— Пусти-ка меня на минутку!..

Бережно взяв деталь, привычными движениями зажал ее в тиски и начал уверенно работать напильником. Старый мастер и совсем еще юный слесарь, на место которого встал летчик, придирчиво наблюдали за знатным гостем — но угробит ли он деталь? Но, когда измерили ее контрольными приборами, в толпе рабочих, обступивших Покрышкина, раздались дружные рукоплескания. Деталь была сделана на славу.

…Вначале Покрышкин показался мне очень сдержанным, замкнутым, я бы даже сказал суховатым человеком. Не таким я представлял себе дерзкого, непобедимого истребителя. Но не всегда первое впечатление самое верное. Стоило только в беседе затронуть вопрос, который волновал Покрышкина, и он весь преобразился. Глаза его загорелись, потеплели.

Накануне Покрышкин посетил живущую в Горьком семью замечательного русского летчика капитана Нестерова.

— Мне показали фотографии, — сказал он. — Особенно заинтересовал меня один снимок. Нестеров стоит около своего самолета «фарман». Аэроплан, открытый со всех сторон, переплетенный проволокой, выглядит непрочной громоздкой этажеркой. Мысленно я поставил рядом с ним только что побывавший в моих руках новый истребитель Лавочкина — скоростную машину, отлично вооруженную, снабженную мощным мотором. Как далеко мы шагнули вперед!

Узнав, что я хорошо знал Чкалова, Покрышкин долго расспрашивал меня о нем.

Вопросы сменились рассказом летчика о своей юности.

…Александру Покрышкину было около двадцати лет, когда Валерий Павлович Чкалов уже летал лучше всех в мире. То были годы всеобщего увлечения авиацией. Просторное советское небо влекло к себе молодежь. И комсомолец Саша Покрышкин, подобно многим нашим юношам, на вопрос: «Кем быть?» — отвечал себе: «Летчиком, только летчиком».

Он был слесарем-лекальщиком одного из новосибирских заводов, когда нежданно-негаданно привалило счастье. Пришло несколько путевок на учебу в авиационную школу. Первому такую путевку вручили лучшему лекальщику завода — Покрышкину.

Он простился с родной Сибирью, с заводом, на котором работал несколько лет, и уехал учиться. Но там его ждало горькое разочарование: школа готовила авиационных техников. Мысль о том, что он не будет летать, удручала

Сашу. Начальник школы, по-видимому, хорошо понимал это настроение.

— Тебе обязательно надо быть летчиком? И вероятно, таким, как Чкалов? — спросил он однажды.

— Обязательно! угрюмо ответил Саша.

— Что мне с вами делать?! — усмехнулся начальник. — Все вы обязательно хотите быть Чкаловыми, А кто же займется моторами?

Скрепя сердце Покрышкин стал изучать авиационные моторы. Отличное знание техники впоследствии пригодилось ему на войне. А в то время он подавал начальству один рапорт за другим с просьбой направить его в летную школу. Он страстно мечтал стать летчиком, и не просто летчиком, а обязательно истребителем.

Однако в ожидании решения начальства молодой авиатехник не сидел сложа руки. Он начал учиться летать… на земле. Покрышкин буквально вызубрил наизусть правила полета на самолете. «Курс летной подготовки» всегда был у него в кармане, он не расставался с ним ни па аэродроме, ни в общежитии. Для того чтобы проверить знания, полученные из учебника, авиатехник сделал себе переносный тренировочный аппарат — подобие кабины самолета. Садясь в него и двигая ручкой управления, можно было, не трогаясь с места, совершать «взлеты», «посадки» и различные фигуры простейшего пилотажа.

Эта тренировка помогла Покрышкину за небывало короткий срок — один месяц — закончить программу обучения в аэроклубе. На это он потратил весь свой отпуск, но зато научился летать.

И когда командование направило наконец Покрышкина в школу летчиков-истребителей, он уже неплохо управлял У-2 и Р-5.

Альбом истребителя

С первых же дней своей летной жизни Покрышкин задумался над тем, какими качествами должен обладать летчик-истребитель. Он завел толстую тетрадь для записи заветных мыслей. На первой странице появились слова Валерия Чкалова:

«…Я должен быть всегда готов к будущим боям и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать п закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идет в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для — спасения других людей пожертвует своей жизнью. А если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать…»

Двадцатишестилетний летчик Покрышкин пришел в полк в конце 1939 года и сразу стал экспериментировать в воздухе. Это не раз вызывало неудовольствие начальства.

Рассказывают, что однажды, защищая Покрышкина после дерзких полетов не «по уставу», его командир эскадрильи говорил командиру полка:

— А как Чкалов начинал? Помните, как он под мостом летал?

— «Чкалов, Чкалов»! — отвечал старый авиационный командир. — Так ведь на то он и Чкалов. А кто такой Покрышкин? Только вчера выскочил из техников и думает, что он теперь бог!

Свое стремление выработать отличный стиль полета, сокрушительного воздушного боя, Покрышкин основывал на твердых знаниях техники и тактики. Он внимательно изучал опыт советских летчиков, громивших врагов на Хасане, Халхин-Голе, в Испании и на белофинском фронте. Он хорошо освоил так называемый «резкий» пилотаж, благодаря которому его самолет оказывался в выгодном положении для атаки.

Сколько раз, вернувшись победителем из учебного боя, он собирал вокруг себя товарищей.

Летчики прекрасно умеют «рассказывать» руками. С помощью ладоней и кистей рук они так наглядно воспроизводят картину воздушного боя, что словно видишь все сделанные ими виражи, пикирования, «штопоры» и «бочки».

У Покрышкина на редкость, даже среди летчиков, красноречивые руки. Но он не особенно доверяет такому рассказу жестами и всегда после полета, своего или чужого, в котором были элементы чего-то нового, фиксирует его на бумаге. Он тщательно анализирует полет, ищет ошибки, а при успехе —

зерно победы. Рисуя схемы, рассчитывая их, Покрышкин создает картину своего будущего боя. Ведь каждая фигура, даже самая простейшая, — маневр в бою. А летчику-истребителю никогда нельзя пола гаться иа слепой случай или удачу. Риску всегда должен сопутствовать точный расчет.

Свой первый чертеж полета Покрышкин сделал, когда еще был курсантом военной летной школы. Он сшил из плотной бумаги большую тетрадь и стал заполнять ее рисунками и чертежами. Альбом открывался перефразированным высказыванием Суворова:

«Истребитель! Ищи встречи с противником. Не спрашивай: сколько противника, а где он?»

Став летчиком-истребителем, Покрышкин чертил схемы вначале учебных воздушных боев, а затем и настоящих сражений. Всю войну он возил с собой альбомы, в которых были зарисованы схватки с врагом. Чертежей скопилось множество. По ним молодые пилоты учились воевать с фашистами, воевать, как они говорили, по «системе Покрышкина». Эта система видоизменялась и совершенствовалась от боя к бою.

Как-то командующий авиацией фронта поручил Покрышкиiу провести испытания «мессершмиттов», захваченных на вражеском аэродроме.

Пилотируя трофейный самолет, Покрышкин воображал себя немецким пилотом и ставил перед собой задачи обороны и нападения. Ои летал часами, перекладывай машину из одного виража в другой, разгонял ее, делал «горки», круто пикировал, выполнял фигуры высшего пилотажа. Немецкий самолет дал советскому летчику точный ответ на многие вопросы. Покрышкин узнал по только положительные, но и все слабые стороны «мессершмитта», а их было немало. А хорошее знание врага — полпути к победе. Покрышкин представлял себя рядом на своем истребителе и мысленно управлял им в воздушной схватке. В результате он разработал, а потом блестяще осуществил на практике несколько новых приемов борьбы с гитлеровскими летчиками.

Советские летчики с первых же дней войны стали вырабатывать свою тактику воздушного боя, стремительного и дерзкого.

Воздушный бой длился считанные секунды, редко — минуты. Казалось бы, о каком плане боя может идти речь?

«В бою нужно своего рода вдохновение, — говорили некоторые молодые летчики. — Увидел противника — бей его, как умеешь: сверху, снизу, в хвост, в лоб… Какой тут план?..»

Такие горячие головы после трех-четырех боевых вылетов

убеждались в своей ошибке. План боя в воздушных схватках так же нужен, как и при длительном наземном сражении. Опыт показал, что необходимо рассчитать весь будущий бой, заранее условиться с товарищами о маневрах, драться в воздухе продуманно.

— Искусство истребителя — наука и труд, — говорил Покрышкин. — Конечно, тут и вдохновение требуется, и интуиция, но это все-таки не стихи писать. Тут — девять десятых учебы и труда.

Так сражался сам Покрышкин и тому же учил других. Его землянку на полевом аэродроме шутливо именовали «конструкторским бюро». Стены ее были увешаны схемами и чертежами маневров истребителей. Изучая их, молодые летчики изо дня в день улучшали тактику воздушного боя.

Анализируя свои воздушные схватки, наблюдая и разбирая бои однополчан, Покрышкин пришел к заключению, что победоносный бой в небе должен обязательно проходить на крутых восходящих и нисходящих фигурах высшего пилотажа. Покрышкин был одним из первых советских истребителей, который стал умело применять боевую вертикаль.

Потом он стал инициатором нового боевого построения истребителей, названного «этажеркой»: истребители попарно патрулируют на разной высоте. Если врагу удалось почему-то ускользнуть из-под огня одной ступеньки «этажерки», то он попадал под огонь второй или третьей…

Боевой счет Цокрышкина рос от вылета к вылету. О его славных подвигах стали говорить на всех фронтах. Свои — с восторгом и уважением. Враги — с ненавистью и страхом.

Самолет на буксире

В конце первого военного лета над Запорожской степью Покрышкин вступил в бой с несколькими «мессершмиттами». Один вражеский самолет был им уже подбит, когда летчик услышал вдруг, как дробно застучали по его машине снаряды противника. Перебито было управление. Истребитель тяжело плюхнулся в степь.

Покрышкин на мгновение потерял сознание. Лицо его было залито кровью. Он пришел в себя и первым делом осмотрел машину. Оказалось, что после ремонта она сможет снова воевать. И летчик остался около своего израненного МИГа.

Это случилось за линией фронта. Проходившие мимо бойцы говорили Покрышкину:

— Летчик, бросай своего коня, давай пробиваться вместе!

Но Покрышкин не мог бросить «коня». Он знал, что в ту пору много было «безлошадных» авиаторов. Самолетов не хватало, и летчики с чемоданами в руках ожидали их на авиационных заводах.

Очень хотелось Покрышкину спасти самолет, вернуться вместо с ним в часть. Он уговорил командира небольшого отряда помочь ему.

Темной ночью вспыхнули в небе голубые немецкие ракеты. Они взлетали со всех сторон, м при их дрожащем свете саперы подкопали землю под самолетом, лежавшим на брюхе. Летчику удалось выпустить шасси. Общими усилиями самолет вытащили на дорогу.

Немалых трудов стоило убедить водителя проезжавшего мимо грузовика взять на буксир самолет. И вот по степным дорогам пополз вслед за полуторкой аэроплан.

Двигались по ночам. Днем отсиживались в глубоких балках. Несколько раз вступали в стычки с гитлеровцами. И в конце концов пробились с боем сквозь немецкие заслоны.

Спустя неделю грузовик дотянул самолет до аэродрома. Рядом шел летчик с перевязанной головой. Товарищи встретили Покрышкина как гостя с того света. А он еще немало полетал потом на спасенном и «вылеченном» самолете. На нем же ходил Покрышкин и в разведку.

Летчику запомнился одни, на редкость трудный, разведывательный полет. Это было глубокой осенью 1941 года, в ту пору, когда враг пробивался к Москве. Покрышкину дано было задание найти танки группировки генерала Клейста.

В осенний туман вылетел Покрышкин «прочесывать»

заданный район. Летая на малой высоте, он упорно искал немецкие танки. До боли в глазах вглядывался в мокрую землю, чуть запорошенную первым снегом. Бензин был уже на исходе, когда летчик заметил на дороге вмятины, похожие на следы гусениц. Полетел по следам и нашел вражеские танки. В кустарниках, в оврагах, между стогами сена чернело множество немецких боевых машин. Это была важная находка. Советское командование благодаря ей сумело разгадать замысел Клейста и подготовить его танкам достойную встречу.

В конце войны

Весной сорок четвертого года гвардейский истребительный полк, которым командовал Покрышкин, возвратился на аэродром вблизи государственной границы, откуда начинал воевать.

Полковник Покрышкин приказал вынести на летное поле гвардейское знамя. Его пронесли между самолетами, украшенными красными звездочками по числу сбитых машин противника. Больше всего таких звездочек было на машине командира.

За тысячу дней войны многое изменилось. Советские летчики стали полными хозяевами неба. Они властно диктовали свою волю врагу, создавали нужную для наших сухопутных войск воздушную обстановку. Выросли закаленные в боях люди, совершенной стала новая техника.

Наши летчики получили «вторые глаза», которые могли следить за вражескими самолетами на всем протяжении их полета, начиная с подъема в воздух на аэродроме. Этими «глазами» были радиолокаторы, установленные на аэродромах. На их экранах зеленоватые, чуть подрагивающие линии говорили о том, сколько идет самолетов, откуда, на какой высоте. Зная все это, наши истребители вылетали им навстречу.

Командиру гвардейского соединения Покрышкину теперь приходилось меньше летать, чем раньше. Он больше командовал боями по радио, находясь па наблюдательном пункте. Но все же время от времени он поднимался в воздух.

Однажды с небольшой группой истребителей Покрышкин бросился в атаку на строй вражеских бомбардировщиков. В его прицеле оказался немецкий флагман. Очередь! Еще очередь! Бомбардировщик взорвался, и Покрышкин пронесся сквозь взрыв, чудом оставшись невредимым.

Летчики Покрышкина отличались в боях над Польшей и на подступах к Берлину.

Стояла весна, летать было трудно: почва на аэродромах размокла. Войска быстро продвигались вперед, и летчикам все время приходилось искать новые аэродромы — поближе к линии фронта. Каждый сухой кусок земли был находкой.

Покрышкин как-то выбрал дли своей части совсем необыкновенный аэродром — асфальтированное шоссе берлинской автострады. Ширина дороги была невелика, по бокам ее выкопаны кюветы, но при точном расчете все же можно было делать посадки и взлеты.

И вот истребители, замаскированные ветками, выстроились

по краям дороги. Посередине шоссе непрерывным потоком двигались автомашины наступающих армии, но, когда было нужно, движение прекращалось и дорога становилась аэродромом.

Советские гвардейцы, стартуя с берлинской автострады, поднимались в воздух, чтобы бить врага в самом его логове.

Леса вокруг Берлина были забиты немецкими солдатами, пушками, обозами. Не раз Покрышкин водил группы самолетов над лесом. Снижаясь, он пытался определить намерения гитлеровцев — не думают ли они сдаваться в плен? Когда советские самолеты встречали огнем, покрышкинцы шли на штурмовку, поливая просеки нулями и снарядами. Однажды после такой штурмовки техник нашел хвою в коке винта. Увлекшись, Покрышкин задел верхушки деревьев.

Боевой путь Покрышкина закончился над Прагой, уже после того, как в Москве отгремел салют Победы. На его счету было пятьдесят девять сбитых вражеских самолетов.

Кончилась война, и в стенах Военно-воздушной академии появился новый слушатель. На его кителе сняли три Золотые Звезды Героя Советского Союза. Это был гвардии полковник Александр Покрышкин. Конечно, при первой же возможности он пошел учиться, чтобы потом учить других.

…Лет через пятнадцать после окончания войны я приехал в штаб соединения, которым командовал генерал-лейтенант Покрышкин. Адъютант провел меня в его кабинет и попросил обождать.

Я стоял у окна и смотрел, как с летного поля один за другим взмывают в небо скоростные реактивные истребители. Неожиданно позади меня раздался громкий голос:

— Здравствуйте, Михаил Васильевич!

Я обернулся.

В двух шагах от меня стоял Покрышкин.

— Как это вы, Александр Иванович, бесшумно подкрались?

— На то я и истребитель, чтобы незаметно заходить в хвост врагу, — рассмеялся Покрышкин. — Истребителем был и им остался…

СИБИРСКИЙ ХАРАКТЕР

«Цель атакована»

В тихую крымскую ночь самолет летел над Черным морем. Летчик вел машину на значительной высоте, выключив бортовые огни. Самолет не заметили ни пассажиры, ни матросы пароходов, шедших по оживленным черноморским водным дорогам, ни рыбаки со своих шаланд, отплывшие на ночной лов кефали. Но все же он был обнаружен. То, что не увидели и не услышали люди, сделал радиоглаз.

На желтом экране радиолокатора засветилась зеленоватая точка. Она медленно двигалась справа налево, описывая вытянутую дугу.

Потребовались считанные секунды, чтобы штурман наведения, поглядывая то на экран со светящейся точкой, то на планшет с картой, сделал необходимые расчеты.

— Цель над квадратом 1057. Идет со скоростью семьсот километров в час. Значит, можно перехватить в квадрате 1238,— уверенно сказал он наводчику. — Курс 168. Высота 11 000. Скорость 880.

Наводчик, не повышая голоса, спокойно повторил в микрофон расчетные данные. Он знал, что на аэродроме в эту минуту взревут реактивные двигатели истребителей, и машины стремительно взмоют ввысь.

Очень скоро на командном пункте послышался голос:

— Лег па курс 168. Высота 11 000. Скорость 880…

На экране радиолокатора вспыхнули еще две зеленоватые точки. Они быстро сближались с двигавшимся навстречу световым пятнышком.

Наводчик вопросительно посмотрел на штурмана. Тот молча кивнул головой.

— Атакуйте учебно! — скомандовал в микрофон наводчик, правильно поняв знак начальника.

Зеленые точки замелькали и слились на короткое мгновение в один светящийся клубок. Потом очень скоро они выстроились и все три гуськом поплыли в обратном направлении.

— Цель атакована. Возвращаемся на аэродром, — коротко доложили по радио летчики.

— Удачно перехватили, — облегченно вздохнул дежурный штурман и, прихрамывая, отошел от планшета.

Удовлетворенный результатом перехвата, он вышел из помещения. Усевшись на скамеечке у командного пункта, курил, попыхивая папироской. На белом кителе при лунном свете сверкала Золотая Звезда Героя Советского Союза.

Отдыхая, он с наслаждением вдыхал воздух, насыщенный пряным запахом магнолии. Луна светила так, что можно было при ее свете читать газету. Где-то вблизи размеренно рокотал морской прибой.

Вскоре состоялась моя первая встреча с Захаром Артемьевичем Сорокиным. По просьбе офицеров я пришел рассказать им о своих полетах в Арктике.

Командир спросил меня:

— Хотите, я познакомлю вас со вторым Маресьевым?

— Конечно!

— Он дежурит сегодня на командирском пункте. Пройдемте к нему.

…Такими далекими и по времени, и по месту действия показались мне первые месяцы войны, суровый Север с непроглядным мраком полярной ночи и завыванием пурги, где Сорокин совершил свой беспримерный подвиг.

С этого времени началась наша дружба. Вскоре Захар приехал ко мне на подмосковную дачу и, должно быть, три дня подряд рассказывал о себе. Я первым написал о нем. Потом появились статьи и книги, в том числе и воспоминания самого Сорокина.

…В июле 1941 года в штаб черноморской авиации пришел приказ откомандировать летчиков-сибиряков, с детства привыкших к суровым морозам, на Северный флот. Два лейтенанта — закадычные друзья еще по совместной учебе в Ейском военно-морском авиационном училище — ведущий и ведомый — Захар Сорокин и Дмитрий Соколов в тот же вечер простились с товарищами по полку.

Из Москвы транспортный самолет доставил друзей на полевой аэродром вблизи Мурманска. Не успела машина зарулить на стоянку, как в небе показались фашистские бомбардировщики.

Сорокин и Соколов с чемоданами в руках стояли в нерешительности посреди летного поля, только что политого обильным дождем. Послышался пронзительный визг падающих бомб и ахающие разрывы фугасок.

К летчикам мчалась машина с командиром полка, он кричал, стараясь пересилить гул ожесточенной бомбежки:

— Ложитесь, скорей ложитесь… Дурни вы этакие!.. Чего вы стоите?.. Ложитесь!..

На Захаре и Дмитрии были новенькие кожаные пальто-реглан и тщательно выутюженные брюки, хотелось в наилучшем виде явиться к начальству.

Командир и шофер выскочили из машины и припали к спасительной земле, потянув за собой новоприбывших. Сорокин

шлепнулся лицом прямо в грязь.

«Неважное начало службы на новом месте, — подумал он, — не очень гостеприимно встречает Север!»

Когда закончился налет, летчики размазали по лицу грязь и попытались щепочкой счистить глину со своих кожанок.

Командир полка направил их в эскадрилью капитана Сафонова.

— О Сафонове слыхали, наверное? Вон он на краю поля.

Сорокин читал в газетах и многое слышал от летчиков о знаменитом североморском летчике-истребителе и представлял его себе каким-то особенным. Перед ним стоял молодой еще человек, среднего роста, коренастый, ничем не выделяющийся из окружающих его офицеров.

Сафонов в свою очередь внимательно оглядел своих новых сослуживцев, как бы оценивая их возможности. Один из них — Сорокин — длинный, худощавый, не производил впечатления физически сильного человека, другой — Соколов — маленький, широкоплечий, как говорится, ладно скроенный. Оба были изрядно перепачканы.

— Ну и орлы, нечего сказать, прямо Пат и Паташон! — с усмешкой обратился Сафонов к летчикам. — Устали с дороги? Идите в землянку, отдохните хорошенько, побеседуем… А потом и в воздухе познакомимся…

Первые бои

Захару и его приятелю не пришлось долго сидеть без дела. Через сутки пришел эшелон с новенькими зелеными истребителями. Сорокин вместе с техниками при свете полярного солнца круглые сутки работал над сборкой самолета. Потом быстро облетал свой самолет.

Эскадрилья Бориса Сафонова защищала город и порт Мурманск. Этот незамерзающий северный порт приобрел во время войны особо важное значение. К нему тянулись караваны судов, груженных военными материалами, которые посылали нам союзники по борьбе с фашистской Германией. Гитлеровское командование стремилось во что бы то ни стало вывести порт из строя. Эшелон за эшелоном шли на Мурманск вражеские бомбардировщики. Были дни, когда сафоновцы четыре-пять раз в день поднимались в воздух по боевой тревоге.

От Мурманска гитлеровцев отделяло несколько десятков километров, но они так и не смогли преодолеть это расстояние. Не помог им ни сильный флот, ни множество самолетов.

В свой первый боевой вылет Захар поднялся в составе шестерки Сафонова. Перед летчиками была поставлена задача — отразить очередной воздушный налет противника на Мурманск. Фашистские бомбардировщики шли под прикрытием дюжины «мессершмиттов». В воздухе Сафонов распределил силы своей шестерки. В то время как одно звено атаковало бомбардировщиков, Сорокин и два других летчика связывали боем вражеские истребителя. Схватка была горячей. Яростный вой моторов временами заглушал разрывы снарядов и треск пулеметных очередей.

Сорокин был ведомым. В его задачу входило прикрывать своего ведущего сзади, держаться, как говорится, у него в хвосте. Однако в азарте боя он забыл о своих обязанностях.

Ведущий Сорокина капитан Кухаренко сбил гитлеровский самолет. В это время Захар совсем близко от себя увидел скошенные черные кресты на плоскостях гитлеровских машин и бросил свой МИГ на «мессершмитт», несколько отставший от других. Метров за триста Сорокин дал длинную очередь. Атака была стремительной, дерзкой, и гитлеровец, чувствуя превосходство советского летчика, испугался. Резко развернув машину, он пустился наутек.

«Как бы не ушел», — подумал Сорокин, догоняя «мессер» и беспрерывно стреляя. Он оторвал руку от гашетки пулемета только тогда, когда увидел, как вспыхнул вражеский самолет,

неуклюже рухнув в свинцовую воду залива.

«Есть первый, и надеюсь, не последний!» — мелькнула у Сорокина радостная мысль.

Он оглянулся вокруг. Вражеские машины, отогнанные сафоновцами, удирали на запад. Догонять их было уже поздно. Да и наших истребителей не было в воздухе. Они ушли на посадку. Налет противника был отражен.

В приподнятом настроении Захар посадил свою машину на полевой аэродром. К нему подбежал вооруженец:

— Надо дозарядить диски, — сказал он, — и, осмотрев пулемет, удивленно воскликнул: — Ба! Да у вас не осталось ни одного патрона!

Рядом оказался командир эскадрильи.

— У нас на Севере так не воюют. — Надо выпустить две-три очереди — и готово. Десять-двенадцать патронов вполне достаточно для того, чтобы уничтожить вражеский самолет. Запомните это на будущее и никогда не открывайте огонь с больших дистанций, берегите боекомплект. Сближайтесь и тогда стреляйте… А где вы были во время боя? — неожиданно спросил Сафонов.

— Товарищ капитан! — краснея, отвечал Сорокин. — Я атаковал и сбил «мессершмитт».

— Но забыли о своем месте в бою, — резко прервал его командир эскадрильи. — Ведущего бросили, забыли, что ваша первая обязанность охранять его… То, что оба вы вернулись невредимыми, чистая случайность… Уставы существуют не для того, чтобы их нарушать… А в общем, с первой победой! Молодец, что сбили самолет! Но за то, что бросили в бою товарища, па трое суток лишаю вас права участвовать в боевых вылетах.

…Изо дня в день, от боя к бою все увереннее вылетал Захар навстречу врагу. Даже скупой иа похвалы командир однажды сказал:

— С характером летаешь, сибиряк!

Утро 19 сентября 1941 года было серым. Туман плотной влажной пеленой окутал землю, низко навис над морем.

— Прямо можно сказать, погода нелетная! Но немцы наверняка воспользуются туманом. Мы их тактику изучили. Помяните мое слово: нам предстоит жаркий денек!

Сафонов не ошибся. Вскоре с командного пункта выпустили фиолетовую стартовую ракету.

Один за другим взмыли и свечами пошли в воздух истребители, ведомые Сафоновым.

Туман прижимал самолеты к воде, они шли низко над

Кольским заливом наперерез врагу. В серой дымке показались силуэты вражеских бомбардировщиков. Огромная эскадра не спеша плыла в сумрачном небе к Мурманску. Сорокин попробовал их сосчитать, но вскоре сбился.

Гитлеровцы, как видно, поздно заметили советских летчиков. Бомбардировщики шли тесным строем, надежно защищенные истребителями, шнырявшими по сторонам.

Как всегда перед боем, Сорокин насторожился. Казалось, в эту минуту у летчика исчезли все чувства, кроме одного — до предела обостренного внимания. Захар ждал команды. Почему медлит Сафонов?

И вот в наушниках ларингофона раздался хорошо знакомый голос капитана, на этот раз прозвучавший громче обычного:

— Иду в атаку. Следуйте за мной!

Прямо, как говорится, с ходу капитан Сафонов сбил ведущий воздушный корабль противника. Почти одновременно Сорокин поджег «юнкерс-88».

Гитлеровцы, не ожидавшие такого стремительного нападения, растерялись. Они сообщили на свою базу, что их окружили советские самолеты, и беспорядочно стали уходить восвояси…

А шестеро отважных продолжали атаки.

Бой протекал в очень сложной обстановке. Высота — необходимое условие для успешного действия истребителей. Чем выше находится машина, тем богаче возможности маневрирования. Когда истребитель сверху падает ястребком на вражеский самолет, он почти всегда добивается победы. А как пойдешь в пике с высоты меньше пятисот метров? Подняться выше не давала густая завеса тумана.

В бою шести против пятидесяти двух они сбили пять вражеских машин, а сами без потерь вернулись домой.

За этот бой капитану Сафонову было присвоено звание Героя Советского Союза, а лейтенант Сорокин получил свою первую боевую награду — орден Красного Знамени.

Над сопками Севера

Зима сорок первого года пришла рано. И когда утром 25 октября по очередной тревоге лейтенант Сорокин поднял в воздух свою машину, на белом поле аэродрома остался широкий и глубокий след.

Техник Родионов не успел как следует попрощаться со своим командиром. Он наспех сунул в карман его кожанки горсть патронов к пистолету ТТ.

— Возьмите. Может, пригодятся. Только что, получил со склада — себе и вам…

— Зачем они мне? — удивился летчик. — Садиться нигде не собираюсь…

Родионов хотел еще что-то сказать, но уже взревели моторы.

Техник проводил глазами истребители Сорокина и Соколова и ушел в землянку.

Истребители неслись над сопками. Северный ветер сдул снег с хребтов и острых гребней, и они чернели на белом фоне. Земля казалась полосатой.

Однообразен и скуп пейзаж Заполярья. Невысокие сопки, покрытые низкорослым северным лесом, топкие болота, частые озера. И всюду в беспорядке разбросаны огромные гранитные валуны, будто какой-то сказочный великан стрелял камнями из гигантской рогатки.

Самолеты пробили первый ярус облаков и скрылись в разорванных клочьях свинцовых туч. Они уже были па высоте шести тысяч метров, когда неожиданно на фоне темно-серого облака Сорокин заметил контуры трех самолетов. Чьи? Он пошел на сближение. Пригнувшись вперед, Захар всматривался вдаль. Вот уже ясно различим желтый камуфляж, свастика. Сомнений ист, это «мессершмитты 110». Летят на северо-восток, к Мурманску. — Идем в атаку, — передал по радио Сорокин своему ведомому.

Он взмыл в облако и скатился оттуда на один из вражеских самолетов. Сорокину удалось сразу схватить фашиста в рамку прицела. Он дал в его правую плоскость длинную очередь. «Мессершмитт» закоптил и, теряя высоту, заковылял вниз на посадку, к сопкам.

«Далеко не улетит», — подумал летчик. Впрочем, Сорокину было уже не до него, он бросился в погоню за самолетом, который шел слева. За правым ринулся Соколов.

Внезапно из облаков вынырнул четвертый «мессер». Фашист спешил к своим на выручку. Очередь вражеского стрелка

хлестнула по плоскости и кабине самолета Сорокина. Летчик почувствовал тупой удар в правое бедро. В голове мелькнула тревожная мысль: «Ранен!»

Сорокин продолжал атаку. Немец маневрировал, но удрать не смог: Захар стрелял по нему до тех пор, пока не кончились патроны. Дрожащая стрелка бензометра приближалась к нулю, а «мессершмитт», дымя моторами, продолжал уходить.

В какую-то долю секунды у Сорокина созрело решение — таранить! Истребитель со страшным ревом несся наперерез врагу. Теперь уже ничто не могло отвратить удар.

Машины уже совсем рядом. Резкий толчок чуть не выбросил Сорокина из сиденья. Машина задрожала. Летчик взглянул на приборы. Они были целы. Захар сразу оценил обстановку.

Винт истребителя рубанул по хвосту немецкого легкого бомбардировщика. «Мессершмитт» камнем рухнул вниз на скалу.

Но опасность не миновала, она даже увеличилась: самолет Сорокина сорвался в «штопор». В распоряжении летчика оставались сотни метров высоты и несколько минут планирующего полета, в которые нужно было успеть найти ровную площадку.

Выйдя из «штопора», самолет пошел в сторону длинного ущелья, окруженного отвесными гранитными скалами.

Скользя по вершинам сопок, Сорокин увидел небольшое озерко, докрытое льдом и снегом. Он сорвал с себя очки, чтобы не порезать яйцо, и, не выпуская шасси, посадил истребитель на брюхо. Израненный самолет прополз несколько метров, пробороздив снежную целину, и замер.

Рукопашная схватка

Сорокин открыл колпак и с удовольствием глотнул морозный воздух. Прямо над его головой на бреющем полете промчался истребитель Соколова. Он давал частые и короткие очереди, как бы предупреждая о чем-то. Но о чем? Об этом Сорокин догадался не сразу.

Соколов сделал несколько кругов над ущельем и, покачивая крыльями, улетел за сопки.

На земле разыгралась пурга. Ничего не было видно, кроме сталкивающихся друг с другом вихрей сухой снежной пыли.

Летчик отстегнул лямки парашюта и стал вылезать из кабины. Как всегда бывает во время северной пурги, снежный заряд внезапно прошел, чтобы с новой силой налететь через несколько минут. Посветлело. И тогда Захар к величайшему своему удивлению заметил огромную собаку, которая с лаем бежала к его самолету.

«Неужто волк!»— подумал Сорокин и инстинктивно захлопнул колпак кабины.

Перед глазами мелькнула темно-коричневая вздыбленная шерсть. На одно мгновение Сорокин увидел сквозь стекло большую квадратную морду дога с оскаленными клыками и медную бляху, болтавшуюся на его ошейнике из желтой кожи. Собака яростно царапнула крышку колпака и, не удержавшись на гладкой поверхности, полетела вниз.

Как сюда попала собака?

Гадать не было времени. Захар вытащил из кобуры свой пистолет и перезарядил его.

Пес сел на задние лапы и приготовился к новому прыжку. Сорокин осторожно приоткрыл колпак и в тот момент, когда сильнее, пружинистое тело собаки взметнулось в воздух, выстрелил два раза подряд. Дог завыл и забился на снегу.

Откуда он все-таки взялся? Справа скалы, слева — тоже. И вдруг сзади, метрах в двухстах от себя, на снегу

Сорокин увидел двухмоторный бомбардировщик с черными крестами и свастикой.

Бывает же в жизни такая случайность! Подбитый Сорокиным в начале воздушной схватки гитлеровский самолет приземлился на том же озерке, на которое сел и он. Теперь ясно, почему здесь оказалась собака. Сорокин когда-то слышал, что немецкие летчики берут с собой в полет служебных собак. Значит, где-то неподалеку находится экипаж вражеского самолета. Теперь понятно, о чем предупреждал его Соколов.

Раздался выстрел. К самолету неуклюже бежал, проваливаясь в снегу, немецкий летчик в меховой куртке. Он стрелял на ходу. Сорокин, не вылезая из кабины, прицелился и нажал курок. Гитлеровец схватился обеими руками за живот и закачался. Второй выстрел, третий… Враг неподвижно растянулся па снегу. И в этот момент опять налетел ослепляющий снежный заряд. Когда он рассеялся, стало видно, что еще один гитлеровец пытается приблизиться к Сорокину. Крадучись, он перебегал от валуна к валуну. Немец стал стрелять первым. Сорокин ответил. Фашист спрятался за обломком гранитной скалы и вел огонь. Потом он вдруг перестал стрелять, как видно, расстрелял все патроны. Перестал стрелять и Сорокин.

Гитлеровец понял молчание Захара по-своему. Он поднялся из-за валуна и на ломаном русском языке крикнул:

— Русс, сдавайсь! Русс, не уйдет!

Сорокин бросился навстречу фашисту. Двигаться по глубокому снегу было трудно, полы распахнувшегося реглана парусили на ветру, замедляя бег.

Захар уже отчетливо различал лицо фашистского офицера — одутловатое, обросшее рыжей щетиной. Он тяжело дышал и ругался. Захар заметил, что на пальце волосатой руки немца, сжимающей рукоятку финского ножа, сверкал золотой перстень. Это кольцо на руке врага почему-то повергло Сорокина в бешенство.

— Гад, гад! — заорал он и поднял пистолет для решающего выстрела. Но выстрела не последовало. Осечка!

Сорокин был в полутора-двух шагах от фашиста, когда тот, замахнувшись ножом, прыгнул на него. Острая боль обожгла лицо летчика. Он упал навзничь, крепко ударился затылком и на мгновение потерял сознание.

Захар пришел в себя, дышать было трудно. Фашист лежал на нем, уцепившись руками за горло. Сорокин напряг последние силы и оторвал от своей шеи руки врага. Рывок — и он сбросил с себя гитлеровца. Оба лежали на снегу обессиленные. Потом снова вскочили. Немец поскользнулся, и в этот момент Сорокин изловчился и нанес ему резкий удар в живот. Враг упал.

Сорокин стал искать свой ТТ. К счастью, он тускло поблескивал на снегу в трех шагах от него. Летчик выбросил патрон, давший осечку, и выстрелил в грудь лежавшего у его ног врага.

Стало тихо.

В тундре

Сорокин прислонился спиной к холодному граниту сопки. Его била противная, мелкая дрожь. Сказалось напряжение воздушного боя, вынужденной посадки и рукопашной схватки не на жизнь, а на смерть. И все это произошло за какие-нибудь полчаса. К тому же, нестерпимо болело лицо. Правый глаз заплыл и закрылся. Ныла раненая нога. Сорокин стоял и ждал, не появится ли еще враг. Он уже боялся, что у него не хватит сил встретить его. Неужели придется погибнуть после того, как два фашиста лежат убитыми на снегу? Дрожащей рукой Захар нащупал в кармане кожанки патроны, положенные туда запасливым Родионовым. Очень пригодятся они теперь. Плохо повинующимися пальцами с трудом зарядил пустую обойму. Несколько патронов упали при этом на землю. Поднять их не было сил.

Измученный стоял он у скалы, сжимая в правой руке пистолет. Другой рукой он прикладывал к пылающему лицу пушистый снег. Но боль не утихала, и кровь продолжала струиться, падая на снег крупными каплями.

Сорокин ждал. По-прежнему было тихо.

Когда он доставал из кармана патроны, то нащупал рукой маленькое зеркальце. При бледном свете рано наступающих сумерек Захар взглянул в зеркало и ахнул. Финка фашиста вспорола всю щеку. Зияющая рана вспухла и стала покрываться кровяной коркой.

Сорокин сорвал с шеи длинный зеленый шарф и замотал им лицо.

Никто больше не появлялся.

Пурга остудила разгоряченного летчика. Кончилась нервная дрожь. Он немного пришел в себя.

«Надо идти домой… Но где свои? Наверное, отсюда километров за шестьдесят-семьдесят. Я летел на. юго-восток. Значит, чтобы попасть к своим, надо пробираться на северо-запад…»

Сорокин посмотрел на наручный компас. В драке разбилось стекло и выпала стрелка. Придется ориентироваться иным способом.

Шатаясь, летчик подошел к своему самолету, вынул из кабины ракетницу с ракетами и пакет с бортпайком. Он рассовал по карманам галеты, пачку печенья, две банки мясных консервов, плитки шоколаду, маленькую бутылку коньяку и медленно побрел к выходу из ущелья.

Стало совсем темно, хотя по расчетам летчика было не более двух-трех часов дня. Пурга не унималась.

Захар обрадовался, когда небо немного очистилось от туч и заблестели редкие звезды. Весь небосвод затянуло прозрачной бледно-лиловой пеленой, какая-то невидимая сила колебала ее. Потом длинные зеленые лучи прорезали пелену и, быстрые как молнии, забегали, перекрещиваясь друг с другом, будто щупальца прожекторов ловили в ночном небе воздушный корабль противника. Лучи на мгновение соединились в вышине, образовав сияющую корону, и разом потухли. Небо запылало малиновым огнем. И опять замелькали на этот раз золотистые световые лучи…

Захар как завороженный наблюдал за феерической сменой ярких красок северного сияния. Он любовался им и раньше вместе с товарищами по эскадрилье около своей землянки. Но сейчас, когда он остался один на один с суровой природой северного края, полярное сияние подавляло своим величием.

— Красота! — пробурчал Сорокин. — Красота, чтоб ей провалиться! А впрочем, кстати…

Он подошел к мохнатым елям, росшим на склоне сопок. При свете северного сияния было отчетливо видно, что у них с одной стороны веток значительно меньше. Основания шершавых стволов поросли рыжим мхом. Значит, на этой стороне север. Летчик встал лицом к северу, протянул руку налево — на запад и мысленно проложил линию, куда, по его догадкам, надо было идти.

Померкло и потемнело небо. Сорокин почувствовал, что леденящий ветер пронизывает насквозь и кожаное пальто, и комбинезон, и китель. Становилось все холоднее и холоднее. Сверху сыпался порошок изморози, жгучий, как раскаленные опилки железа.

Летчик шел, стараясь не сбиваться с курса, поднимаясь на сопки и осторожно спускаясь с них. Горело лицо, ныла простреленная нога.

И опять наступил короткий полярный день. Белесоватое холодное небо низко нависло над хаосом сопок и гранитных валунов. Сорокин подумал о том, что он давно уже не ел. Достав из кармана шоколад, он положил в рот небольшой квадратик и закричал от дикой, нестерпимой боли. Верхние зубы, выбитые финкой гитлеровца, плохо держались в кровоточащих деснах.

Захар выбросил консервы, галеты, печенье: все равно теперь не понадобятся. Идти стало легче.

«Значит, есть не придется. Ничего, дойду и голодным, обязательно дойду, — подумал летчик. — Если суждено умереть,

то лучше среди своих. Не оставаться же, в самом деле, здесь на съедение волкам…»

В конце октября в Заполярье день, похожий больше на сумерки, длится два с половиной три часа. И снова кругом густая, черная тьма. Она гудит, стонет, слепит, захватывает дыхание. Но усталый, раненый, голодный человек идет во тьме, вытянув вперед руки, как слепой, идет, натыкаясь на валуны, руками ощупывая сосны и ели, чтобы найти мох с северной их стороны и не сбиться с пути.

Спускаясь с одной из обледенелых сопок, Захар поскользнулся, упал и на своем кожаном реглане скатился, как на салазках, вниз. В памяти всплыло далекое прошлое, годы раннего детства.

…Семья Захара, родившегося в год Великого Октября, жила в сибирском село Глубоком, неподалеку от Новосибирска.

Самой большой радостью для деревенских мальчишек было катание на ледянках с гор во время масленицы. Вот когда отводил душу. Из коровьего кизяка он и его друзья лепили гнезда. Заливали их на ночь водой, и ледянка готова. Вечерами при мигающем свете факелов из соломы с гиканьем и смехом они летели стремглав на своих ледянках вниз, под откос.

Вспомнив сейчас о ледянках, он решил спускаться с сопок, как это делал когда-то мальчишкой в родном сибирском селе. Он подвертывал под себя полы кожанки и съезжал вниз. Преодолевать расстояние стало легче. По летчику приходилось не только спускаться, но и подниматься.

Сорокипу страшно хотелось спать. Метель баюкала его своей бесконечной, заунывной поспей. Как хорошо лечь, вытянуть натруженные ноги или просто посидеть на снегу! Но он знал, что если сядет, то обязательно заснет, а сон на лютом морозе — это конец.

И он шел.

На четвертые сутки Сорокин подошел к незамерзающей горной речушке и жадно напился, черпая пригоршнями ледяную воду. Речка впадала в озеро, покрытое льдом. Он смело ступил на лед, прошел несколько шагов и провалился по пояс в студеную воду. Хорошо, что на дне оказались гранитные плоские камни. Осторожно ступая по ним, Захар выбрался на берег: тонкий лед был подмыт горным потоком и не выдержал тяжести человека.

Фетровые бурки и брюки промокли и отяжелели. Стало еще холоднее. Захар глотнул остаток коньяка, по не согрелся. Надо было развести костер, а спичек не оказалось. Он собрал в кучу сухой валежник и выпустил в него две последние ракеты, надеясь, что он затлеет. Ничего не вышло. Захар со злостью швырнул в

снег уже ненужную ракетницу и побрел дальше.

Теперь ломило не только щеку, зубы и ноги — нестерпимо ныло все тело. Казалось, каждый мускул, каждая косточка воспалены и причиняют тяжкую боль. Есть не хотелось. Наступала страшная сонная слабость.

Вскоре Захар заметил на снегу под кустом какие-то маленькие движущиеся серые пятна. Это были куропатки. Он сделал несколько выстрелов из пистолета, почти не целясь. Куропатки разлетелись в стороны, лишь одна осталась лежать на месте. Ое свернул ей голову и выдавил себе в рот горячую солоноватую кровь. Сначала Захар почувствовал прилив энергии и бодрее зашагал вперед. Но часа через два наступила какая-то одуряющая вялость.

Что было потом, Сорокин помнит смутно. Он шел, осторожно ставя ноги, ступни которых накрепко смерзлись с фетром подошв, часто падал, с трудом поднимался и снова шел. Он видел, точно во сне, улыбающихся и зовущих его к себе жену и сына, оставшихся в Евпатории, лица боевых товарищей, знакомый аэродром аэроклуба кубанского городка Тихорецка, где он учился летать, улицы Москвы…

Когда уже не мог идти, он стал ползти на четвереньках.

Вперед, только вперед! К жизни! К товарищам!

Возвращение

На шестые сутки Сорокин услышал отдаленный гудок катера, и когда взобрался на сопку, то в самом деле увидел широкую темную полосу воды и дымок парохода на горизонте.

Около избушки, на берегу, стоял человек. Сорокин, не выпуская из руки неимоверно отяжелевший пистолет, шел к морю. Радостно и спокойно забилось у него сердце, когда раздался окрик часового:

— Стой, кто идет?

Сквозь застилавший глаза туман летчик увидел в разрезе башлыка часового знакомые золотые буквы: «Северный флот» и упал без чувств у ног краснофлотца.

Летчика внесли в дом. Командир зенитной батареи дал ему глотнуть спирта.

— Я лейтенант Сорокин, — еле слышно прошептал летчик, очнувшись. — Вот вернулся… Позвоните Сафонову…

— Знаем, знаем, — перебил его артиллерист. — Вас долго искали. Несколько партий отправляли в тундру за вами… Дайте я сниму с вас валенки…

Вместе с бурками отделилась и кожа отмороженных ступней.

Сорокин опять потерял сознание. Он очнулся через несколько часов на операционном столе в полевом госпитале, куда его доставили на тральщике. Хирург накладывал последний шов на его лицо.

Весть о чудесном возвращении лейтенанта Сорокина быстро облетела весь Северный флот. Первыми пришли навестить его в полевом госпитале командир эскадрильи Сафонов, техник Родионов и, конечно, его друг Соколов.

Через две недели Сорокину вставили зубы. Повар части — тоже сибиряк — прислал ему в подарок две сотни отличных, замороженных пельменей.

Каждый вечер кто-нибудь из боевых товарищей приходил в госпиталь. Сорокин был в курсе всех дел эскадрильи.

— Не горюй ты, скоро вернешься к нам! — говорили товарищи и каждый из них с тревогой опрашивал: — А ноги как? Заживают?

— Ноги, как ноги, — отвечал, хмурясь, Захар. — Врачи вылечат. На то они и врачи…

Мысль о ногах но давала Сорокину покоя. Не то, чтобы ноги болели, — он их почти не чувствовал. И в этом-то был весь ужас!

— Обморожение третьей степени. Ступни, как видно, придется ампутировать, — подслушал он как-то разговор

лечащего врача с главным хирургом флота и закричал в испуге:

— Не дам! Что хотите делайте, а резать по дам!

Ноги не заживали, хотя врачи делали все от них зависящее.

Когда однажды врачи велели Сорокину спустить ноги с кровати и попробовать пошевелить пальцами, лопнули сухожилия. Стало ясно, что без операции не обойтись. Понял это в конце концов и сам летчик.

Главный хирург флота профессор Арапов на следующий день пришел в палату.

— Вот что, Сорокин, — сказал он. — Делать больше нечего. Соглашайтесь на ампутацию. Совсем немного отрежем, только ступни. А если на неделю оттянем операцию, придется тогда отнимать по колено.

— Но как же я буду летать? — спросил Захар.

— А разве так уж обязательно летать? В жизни есть много путей-дорог, выберете какую-нибудь себе по сердцу…

И тогда Сорокин решился.

— Если надо, — режьте! — твердо сказал летчик и после недолгого молчания добавил: — Но летать все равно буду!

…Ноги, не болевшие до операции, стали причинять беспокойство после нее. Захар временами ощущал боль в ступнях, которых уже не было. Так бывает — это особая нервная аномалия.

Захар лежал на своей койке мрачный, неразговорчивый, почти ничего не ел, отказывался даже от любимых пельменей. Он не отвечал на шутки товарищей, по-прежнему часто навещавших его. У всех был почему-то виноватый вид. Сорокину казалось, словно каждый из них думал об одном и том же: «Вот у меня есть ноги, а у тебя нет. Я могу летать, а тебе никогда не удастся подняться в воздух…» И никто из боевых друзей в разговоре уже не заикался о том, что Сорокина ждут в полку, ставшем на днях гвардейским…

Культи ног заживали медленно и плохо. Решено было отправить Сорокина в тыловой госпиталь, в город Киров. Там смогут его как следует подлечить.

За гранью возможного

В палате № 15 госпиталя в Кирове, расположившегося в просторном здании городской гостиницы, соседом Сорокина по койке случайно оказался старый приятель, с которым он вместе кончал летную школу.

Летчик-истребитель Борис Иванович Щербаков был ранен в воздушном бою разрывным снарядом. У него началась газовая гангрена. Пришлось ампутировать ногу выше колена. И Щербаков немного завидовал Сорокину.

— У тебя нет только ступней, — сказал он однажды. — Сделают тебе протезы, танцевать будешь! Счастливчик! А вот мне уже никогда не придется взять в руки штурвал. Отлетался я…

— Чудак ты, Борис, — отвечал ему Сорокин. — Безногий летчик — все равно что скрипач без пальцев или слепой художник… кто меня пустит к самолету? Это — за гранью возможного…

— Ерунда! — возражал ему Щербаков. — Ты ведь сильный, если такое вынес — раненый вышел из тундры!. Помню, каким хорошим спортсменом ты был в училище: и в футбол играл, и плавал, и тяжелой атлетикой занимался… Силенки, друг, и на это у тебя хватит…

— Может, силенки и хватит, по все равно я тоже отлетался, Борис! Отлетался…

Он говорил так, но в глубине души теплилась надежда и постепенно росла уверенность: придет когда-нибудь день, и он взовьется на истребителе в поднебесье. Встретит врага в воздушной схватке и тогда держись, фашист… Собственно говоря, оснований для такой уверенности, кроме страстного желания летать и веры в свои силы, не было никаких. Но пока об этом не следует думать. Надо лечиться и лечиться…

Пожалуй, не было в огромном госпитале более дисциплинированного больного, чем лейтенант Захар Сорокин.

С особым старанием он исполнял все предписания врачей. Когда ему сказали, что солнце — отличное лекарство, он в весенние дни буквально сползал со второго этажа на улицу и часами сидел на крыльце, выставив ноги навстречу живительным лучам весеннего солнца.

В июле Сорокин взялся за костыли, начал снова учиться ходить. Было больно наступать, но он упорно не прекращал своих тренировок.

Потом Сорокину сделали ортопедическую обувь. Когда Захар надел ботинки с твердыми носками и попытался сделать первый

шаг, он растянулся во весь рост на полу. Эта неудача не обескуражила его. Захар настойчиво учился ходить и довольно скоро начал передвигаться самостоятельно.

…Прошло семь месяцев лечения в Кирове. Наконец, Сорокина вызвали на медицинскую комиссию. Врачи пришли к выводу, что его надо демобилизовать. Сорокин категорически возражал. Настойчивость Захара заставила врачей пойти на уступку: его признали годным к нестроевой службе в тылу и откомандировали в резерв, в Москву.

В конце 1942 года высокий офицер в черной морской шинели, опираясь на самодельную палку, медленно шел по Петровке. Он шел одной из самых оживленных до войны улиц столицы. На ней было не так уж много прохожих. Большинство их носило шинели и кирзовые сапоги с широкими голенищами. Зеркальные витрины магазинов были забиты досками или забаррикадированы мешками с песком. Вдоль тротуаров возвышались кучи снега. Суровая, военная Москва предстала перед глазами летчика. Он угрюмо смотрел вокруг и переживал неудавшиеся хлопоты в управлении авиации Военно-Морского Флота. На все просьбы о допуске к летной работе Сорокин получил решительный отказ. Тогда он решил идти к самому наркому.

Несколько раз Захар Сорокин переписывал рапорт. Ему все казалось, что он не находит достаточно убедительных слов. Наконец, он остановился на такой редакции: «Разрешите отомстить за те раны, которые нанесли фашисты нашему народу и мне. Считаю, что смогу летать на боевом самолете и уничтожать фашистов в воздухе».

Этот рапорт Сорокин отнес дежурному офицеру наркомата.

На следующее утро, когда Захар пришел в наркомат, на его имя был уже выписан пропуск. Сорокин бросил свою палку в бюро пропусков и, стараясь идти четким шагом, вошел в кабинет наркома.

Адмирал, поздоровавшись с ним, спросил:

— Как себя чувствуете?

— Стою и хожу устойчиво, — волнуясь, ответил Захар. Нарком показал ему рукой на стул, предложив сесть.

Направляясь к креслу, Сорокин пошатнулся, и, чтобы удержаться на ногах, ухватился за край стола.

— Пройдите медицинскую комиссию. Если у вас не найдут других физических недостатков, кроме неполноценных ног, разрешу летать.

И вот закончено медицинское освидетельствование. В Центральном госпитале должна была решаться судьба летчика.

Председатель комиссии подал ему листок, па котором было отпечатано:

«В порядке индивидуальной оценки Сорокин З. А., старший лейтенант, признан годным к летной работе на всех типах самолетов, имеющих тормозной рычаг на ручке управления. К парашютным прыжкам ограниченно годен. Прыжки разрешены только в воду».

Он не верил своему счастью. И когда с командировочным предписанием, железнодорожным билетом в кармане и с чемоданом в руке стоял на перроне Ярославского вокзала, ему казалось, что его обязательно вернут.

Снова в воздухе

Мурманск встретил летчика сорокаградусным морозом. Но Захар не чувствовал холода. Ведь он ехал снова воевать.

Вот, наконец, и штаб гвардейского имени дважды Героя Советского Союза Бориса Сафонова истребительного полка.

Здесь тепло встретили старшего лейтенанта Захара Сорокина, он был назначен командиром звена в первую эскадрилью, в которой служил до ранения.

Боевые друзья закидали Захара вопросами:

— Погостить приехал?

— Проведать?

— Я не гость, а летчик! — ответил Сорокин.

— А как же с ногами?

— С ногами? — спокойно переспросил Захар. — Бегать стометровку не собираюсь, а летать смогу.

Не сразу далось умение управлять боевым самолетом, когда педали нажимают не собственные ступни, а протезы.

Пришлось немало потренироваться в кабине самолета, стоявшего на земле, а потом и в полете. Постепенно Сорокин стал даже забывать о своих протезах.

В первые дни скупой северной весны 1943 года вернувшийся в строй гвардии старший лейтенант Захар Сорокин стал совершать боевые вылеты. Через месяц он сбил седьмой по счету вражеский самолет.

…19 апреля 1943 года шестнадцать тупоносых фашистских истребителей «фокке-вульф» появились над аэродромом части, в которой служил Сорокин. Пытаясь связать боем советские истребители, они хотели дать возможность другим самолетам безнаказанно бомбить Мурманск. Их замысел был сразу разгадан. Четыре темно-зеленые машины, стремительно набирая высоту, кинулись навстречу четырехкратно превосходящему их по силе врагу. Вел четверку Захар Сорокин.

На высоте около десяти тысяч метров началась схватка. Сорокин с ходу сбил ведущий самолет противника. Он пошел вниз, оставляя позади себя голубоватый дымок. Боевой порядок фашистов был расстроен, но, чувствуя свое численное превосходство, гитлеровцы не отступали.

Звено Сорокина действовало слаженно и четко. Командир оставил пару своих самолетов выше себя для прикрытия, а сам с ведомым повел бой на вертикалях.

Люди на земле с восхищением наблюдали воздушную схватку четверки храбрецов с пятнадцатью вражескими истребителями.

Кружась в бешеном вихре, самолеты то снижались до высоты в четыреста-пятьсот метров, то отвесно ввинчивались в серое осеннее небо, по которому трассирующие пули чертили причудливые узоры.

На глазах у наблюдающих еще один фашистский самолет вспыхнул и огненным комом рухнул на сопки.

После этого «фокке-вульфы» перегруппировались и стали уходить на запад. Сорокин и его ведомый Горышний бросились за ними в погоню. С высоты они открыли огонь по удирающим гитлеровцам. Еще два вражеских самолета упали на землю. Остальные машины противника, развив предельную скорость, скрылись из виду.

В баках истребителей остались граммы горючего, когда они приземлились на своем аэродроме. Пять сбитых фашистских самолетов — таков был итог этого славного боя. Сорокин лично сбил два «фокке-вульфа».

Вскоре выяснилось: среди сбитых гитлеровцев был знаменитый ас Мюллер. Этот непобедимый «король неба», как кричали о нем газеты, будто бы насчитывал девяносто семь воздушных побед. Рассказывали, что он летал на особой машине, лично подаренной ему Герингом. Как правило, Мюллер не вступал в бои, сулившие ему неприятности, предпочитая наносить последний смертельный удар, неожиданно вынырнув из-за облаков, когда советский летчик оказывался уже окруженным фашистами.

Советские летчики-сафоновцы долго и безуспешно охотились за гитлеровским «королем неба».

Мюллер оказался неплохим спортсменом. Посадив поврежденный в бою самолет, он встал на лыжи и прошел на них почти сто километров, пока его не задержали.

Кто сбил подарок «самого» Геринга? В групповом бою установить это почти невозможно. Может быть, это был Сорокин, возможно кто-либо другой из его четверки. Во всяком случае, когда Мюллера доставили в штаб, туда вызвали командира звена старшего лейтенанта Сорокина, чтобы он посмотрел на пленного «короля».

Мюллер бросил беглый взгляд на молодого, прихрамывающего летчика и буркнул переводчику:

— Это не он. Меня сбил старый, опытный ас.

Потом он, немного подумав, добавил:

— Пусть расскажет, как шел бой!..

Сорокин движениями рук и пальцев наглядно воспроизвел все перипетии воздушного боя. Мюллер убедился в том, что сидевший напротив него летчик действительно участвовал в

роковой для него схватке. А узнав, что у этого летчика нет ног, немец долго ругался, досадуя за свое поражение…

После этого Сорокин участвовал во многих воздушных схватках.

Двадцатого августа 1944 года, возвращаясь с очередного боевого задания и еще находясь в воздухе, он услышал по радио голос командира полка:

— Гвардии капитан Сорокин Захар Артемьевич! Поздравляю с присвоением вам высокого звания Героя Советского Союза.

Он тотчас же радировал традиционный ответ советских воинов:

— Служу Советскому Союзу!

…В конце войны Захар Артемьевич Сорокин был переведен на Черноморский флот. К Дню Победы на его боевом счету было восемнадцать сбитых вражеских самолетов. Двенадцать побед он одержал, летая без ног.

Несколько мирных лет он прослужил еще в военной авиации, теперь уже в «земной» должности штурмана наведения, потом демобилизовался.

В последние годы он живет в Москве, занимается литературным трудом — написал несколько книг о дважды Герое Советского Союза Борисе Сафонове, о друзьях-однополчанах, о своем боевом пути.

Об Алексее Маресьеве Захар Сорокин узнал только после окончания войны, когда прочел книгу писателя Бориса Полевого. Ему очень хотелось встретиться с Маресьевым, но долгое время это не удавалось: когда Сорокин приезжал в Москву, Маресьев находился в отлучке. Наконец, мне удалось их познакомить. Встретились два настоящих человека. Теперь они видятся очень часто на заседаниях Советского комитета ветеранов войны.

Алексей Маресьев, ответственный секретарь этого комитета, а Захар Сорокин — член комитета.

КАПИТАН «РАКЕТЫ»

«Роковое» число

По Волге вихрем мчалась «Ракета». За зеркальными стеклами салона стремительно мелькали поля, деревни, перелески, глинистые яры. Кое-кто из любителей сильных ощущений вышел из салона и, вцепившись в поручни, стоял, подставив лицо навстречу штормовому ветру, рвавшему волосы и свистящему в ушах.

Иногда «Ракета», обгоняя медлительный караван барж, сворачивала с фарватера, ведь ей не страшны мелководье, перекаты, мели, она, можно сказать, парит над рекой.

…Вдруг «Ракета» остановилась. Выключили мотор п сразу стало очень тихо, только слышался надрывный плач младенца.

Авария произошла на полпути между Чебоксарами и

Илышкой. Навигация приближалась к концу, и на всегда оживленной водной дороге было мало судов. Как видно, «Ракета» засела надолго.

Капитан вышел к пассажирам объяснить создавшееся положение. В салоне, па руках у молодой женщины, истошно кричал завернутый в голубое одеяло ребенок.

— Что он надрывается? — спросил капитан.

— Голодный!

— Ну так покормите!

Смущаясь, молодая мать призналась, что у нее пет молока, а запастись им на дорогу она забыла.

Капитан опросил всех пассажиров. Ему предлагали самогон, домашний квас, вишневую наливку, боржом, но бутылки молока ни у кого не оказалось.

Он стоял на носу судна и гадал, где достать молока на середине широкой реки.

Вот прошлепал колесами по воде отживающий свой век пароходик, прошла самоходная баржа.

Кажется, есть! Навстречу медленно плывет небольшой плот, а на нем корова и двое мужчин.

Капитан крикнул в рупор:

— У вас нельзя достать немного молока?

— Чего-о-о? — послышался недоуменный ответ.

— Мо-ло-ка-а-а! Немного! Ребенку!

— Нет у нас. Корова больна. Везем ее к ветеринару…

Ребенок уже не плакал, а жалобно стонал.

«Ракета» медленно дрейфовала по течению.

Вдруг капитан заметил на крутом берегу стадо коров. Быстро раздевшись и схватив пустую бутылку, он бросился в холодную

воду.

Минут через двадцать он плыл обратно, загребая одной рукой, а в другой держал бутылку с молоком…

Это был Михаил Петрович Девятаев.

Копечно, эту историю рассказал мне не он сам, а молодой матрос с «Ракеты» Леша, как видно, по-настоящему влюбленный в своего капитана.

…Когда я познакомился с Девятаевым, выяснилось, что он давно знает меня, так сказать, заочно.

— Я помню, как в тридцать четвертом году после спасения челюскинцев вы приплыли на специальном пароходе в Казань: Ляпидевский, Доронин, вы и человек десять челюскинцев. Я тогда учился в Казани в речном техникуме, в летную школу не удалось поступить. А как хотелось стать летчиком, как вы!.. Мечта осуществилась позднее, когда прозвучал по всей стране лозунг: «Комсомолец — на самолет!». Я стал истребителем. Только не очень долго пришлось летать на «ястребке»… Когда-нибудь расскажу…

В другой раз мы встретились в Горьком и решили пойти вместе посмотреть фильм «Судьба человека» по рассказу Шолохова.

Во время демонстрации картины Девятаев не произнес ни слова, а когда кончился сеанс, долго сидел задумавшись, потом попросил:

— Давайте посмотрим еще раз!

После просмотра молча мы пошли к пристани.

— Очень правильная картина! — сказал наконец мой спутник. — Правда, на самом деле было еще страшней! Видел я… И таких Соколовых встречал…

Почувствовав, что Михаилу Петровичу хочется поделиться воспоминаниями, я стал осторожно задавать вопросы.

— Я много, очень много видел, — тихо говорил он, медленно подбирая слова, что ему было совсем несвойственно. — Видел, как люди умирали под ногами эсэсовцев в грязных бараках. Видел, как голодные ползком подбирались к мусорным ящикам в надежде схватить горсть картофельных очисток, а гитлеровцы открывали по ним огонь с вышек. Видел, как травили людей собаками, вешали, расстреливали… И представьте себе, в аду, который не под силу описать даже Данте, с его великим талантом, я особенно полюбил жизнь и людей. Палачей на свете не так уж много. А люди вообще добры…

Некоторое время мы не разговаривали. Потом, не в силах, видно, молчать, он опять начал:

— Все началось у меня тринадцатого… Роковое это для меня

число. Я родился тринадцатым ребенком в вечно голодной семье в глухом мордовском селе Торбеево… Тринадцатого июля сорок четвертого попал в плен. Я служил тогда в дивизии Покрышкина. В этот день наши летчики сбили двадцать самолетов врага, из них четыре лично уничтожил командир дивизии. Я тоже сбил «мессершмитт», но был ранен… Прыгнул с парашютом из горящего самолета и очнулся на дне глубокой воронки. Рядом со мной лежали еще трое летчиков. Не успел я спросить, где мы находимся, как увидел немецких автоматчиков, карауливших нас… Тринадцатого августа совершил свой первый неудачный побег из плена. Группа заключенных, в том числе и я, сделала подкоп под стеной, окружавшей лагерь Кляйнкенингсберг, выбралась наружу, но нас быстро нагнали сторожевые собаки…

— Закурим? — спросил я.

Михаил Петрович взял из предложенной мною измятой пачки папиросу. Она была надорвана и, казалось, как ни старайся, ее не расправишь.

— Бросьте эту! Возьмите другую!

Девятаев отрицательно качнул головой, бережно оторвал от мундштука папиросы крошечный лоскуток бумаги и заклеил трещину. Потом он, щелкнув зажигалкой, не спеша прикурил и, пыхнув раза два дымком, удовлетворенно улыбнулся:

— Разве можно бросать невыкуренную папиросу! Грех это непростительный… Помнится, как сигаретка чуть ли не жизнь мне спасла.

Узник № 3234

…Был он тогда уже старый «хефтлинк», то есть заключенный. Хорошо знал лагерные порядки, а все же нарушил их — набил одному мерзавцу морду.

В детстве Мишка Девятаев был редкостным драчуном, а когда вырос, никогда рукам воли не давал. Очень мягкий по характеру, он просто не представлял себе, как можно ударить человека. А тут сердце не выдержало. Был в их бараке некий Костя, здоровенный детина и страшный подхалим. Он служил во флоте и в самом начале войны попал в плен. Как-то вечером Костя стал откровенничать:

— Родина! Девочки в школах пишут на эту тему сочинения. А мне все равно, где родина, лишь бы были деньги, вино да все такое…

Девятаев, услышав эти разглагольствования, подскочил к Косте и дал ему в зубы. Тот сплюнул кровью и заорал. Тотчас же в барак ворвались эсэсовцы.

Еще не было случая, чтобы лагерник выдерживал наказание, к которому был приговорен Девятаев. Оно называлось «десять дней жизни». Это значило, что десять дней подряд заключенного будут нещадно бить и пытать. Но Девятаев стал исключением из общего правила. Он выдержал.

Его били кулаками, резиновыми дубинками, палками, били по голове, рукам, спине… Его топтали ногами… Били утром и вечером…

Окровавленный, весь в синяках и ссадинах, он ценой огромного напряжения воли доходил, а иногда дополз до своего места в бараке. Друзья делали ему примочки, со всей нежностью, на которую только способны мужчины.

На седьмой день экзекуции Девятаев привалился к барачной стене и долго молчал, стиснув зубы. Потом хрипло попросил:

— Закурить бы?

Тогда товарищ взял свою самую ценную вещь — пушистый шерстяной свитер, доставшийся ему в «наследство» от умершего соседа по нарам, пошел в соседний барак и обменял свитер на две сигареты.

Девятаев глубоко затянулся. Он накурился до сладкого головокружения, и силы начали возвращаться к нему.

А на следующее утро его снова били.

— Если ты нашел окурок — неси его в барак, пусть товарищи затянутся по разочку. Если тебе попалась картофелина — режь ее на несколько частей, пусть каждый пожует хоть кусочек, —

вспоминает Михаил Петрович основной закон лагерного братства. — Всем, что у тебя есть, делись с товарищами… А вы говорите, брось папиросу…

Это случилось в лагере Заксенхаузен, в двадцати километрах от Берлина. Гитлеровцы построили здесь огромную фабрику смерти, где беззащитных узников ежедневно расстреливали, душили газом, травили ядовитыми веществами, сжигали в крематориях. Заксенхаузен, в котором находилось центральное управление всеми концлагерями Европы, был чем-то вроде лаборатории новых средств массового умерщвления людей. Зловещий опыт этого лагеря изучали и перенимали «фюреры» гитлеровских концлагерей в Германии и Польше, Эстонии и Чехословакии.

Сюда, за высокие монастырские стены и несколько рядов колючей проволоки, где возвышалась высокая труба крематория, пригнали под усиленным конвоем советских летчиков. Их присоединили к большой группе невольников и погнали в баню. Перед «санобработкой» каждому выдавалась бирка с лагерным номером. Парикмахер, тоже военнопленный, взглянул на карточку, в которой была указана причина заключения Девятаева в Заксенхаузене:

— За организацию побега, — сказал по-русски с мягким вятским выговором. — За это — крематорий! — И, подумав немного, добавил: — Ничего, не робей, браток! Может, выручим! — Взял бирку, ушел куда-то, но скоро вернулся с другой: — Твой помер теперь 3234. Тут один сейчас умер. Вот это его бирка. Запомни свою новую фамилию. Теперь ты — Никитенко…

Заключенный № 3234 затерялся среди других узников в одном из шестидесяти семи приземистых, похожих на конюшни, бараков. Затерялся для тюремщиков, но не для своих.

Подпольщики обратили внимание на пленного летчика. Они увидели в нем надежного товарища.

В лагере, где, казалось, палачи убили все живое, действовала интернациональная подпольная организация. Русским коммунистам удалось связаться с немецкими коммунистами-подпольщиками, работавшими в лагерной канцелярии. Им сообщили, что заключенного № 3234 желательно включить в список отправляемых работать на аэродром. Заксенхаузен был своего рода биржей рабов XX века. Отсюда отправлялись рабочие команды невольников на военные заводы, каменоломни, шахты, аэродромы.

И вот Никитенко — Девятаев трясется в эшелоне, идущем на север, к Балтийскому морю… Впрочем, куда направлялся

транспорт, он тогда не знал.

Эшелон разгрузили на острове Узедом, растянувшемся километров на пятьдесят вдоль побережья Балтийского моря. В южной его части расположился курортный город с чудесными песчаными пляжами, в северной части — был концлагерь — филиал Заксенхаузена и военный аэродром.

В лагере Узедом один из конвоиров всех русских называл «товарищ». Пленные его имени не знали и звали его так же, как и он их, Товарищ. Этот худощавый, невысокий, рыжеватый солдат, немного говоривший по-русски, ни разу не ударил заключенного, а слабым приносил свой хлеб и суп, поднимал их настроение, ободрял, вселял надежду. Он потихоньку сообщал известия с фронтов, при этом всегда весело говорил:

— Продержитесь еще немного. Скоро Гитлеру капут!»

Однажды Товарищ исчез и только через месяц появился снова, конвоируя партию заключенных на работу. Вечером все русские уже знали, что он отсидел в карцере за то, что отказался вступить в эсэсовские войска. Доверие к Товарищу настолько возросло, что Девятаев решил обратиться к нему за помощью в организации задуманного побега.

Человек, ставший птицей…

Мысль о побеге из фашистской неволи ни на один день, ни на один час не оставляла летчика. Она была тем источником, из которого он черпал силы.

В бессонные ночи, на жестких нарах в душном смрадном бараке, где стонали и кричали во сне товарищи, Девятаеву мерещились воздушные схватки, слышался зов боевых друзей: «Мордвин! Мордвин!» Это была его кличка в воздухе. И он мысленно твердил себе: «Подожди, подожди, Мордвин! Выберешься!»

Девятаев подружился с младшим лейтенантом пограничных войск Иваном Кривоноговым, попавшим в плен в самом начале войны после того, как с горсткой солдат тринадцать суток героически защищал окруженный гитлеровцами блиндаж на западной границе. Пали уже многие города, а крошечный гарнизон продолжал вести неравный поединок. В лагере Кривоногов возглавил подпольную организацию.

Летчик… Аэродром… Немецкие самолеты… У Кривоногова, сблизившегося с Девятаевым, возник дерзкий план.

«Из нашего лагеря не убежишь. Отсюда только птица может улететь», — хвастался местный «фюрер». Что ж, и человек может иногда стать птицей…

Девятаеву пришла в голову мысль:

«А что, если попросить Товарища подвести нас ближе к самолету и предложить ему улететь вместе с нами в Советский Союз?»

Но кто знает, как мог обернуться этот разговор, и летчик сказал Кривоногову:

— Ванюшка, иди ты к нему. Это будет надежнее… В случае чего… ты один…

Кривоногов понял, что в случае провала ему придется взять все на себя. Мешая немецкие и русские слова, он начал осторожный разговор с Товарищем.

— Через два-три часа мы будем у нас, вам обеспечена полная безопасность.

Конвоир радостно ответил:

— О, Советский Союз! Побывать там — это моя мечта.

Но тут же померк:

— Улететь с вами не могу. У меня большая семья: четверо детей, жена, отец, мать. Всех их уничтожат. Потерпите и вы. Скоро вас освободит Красная Армия…

Но узники не в силах были больше терпеть и нашли другой

путь к свободе.

…Фашисты считали остров Узедом особо секретным и важным военным объектом. Отсюда они выпускали ракетные снаряды ФАУ, здесь испытывали новые марки военных самолетов. Остров тщательно оберегали с воздуха. По всему его побережью стояли зенитные орудия. Но советские самолеты все чаще и чаще бомбили остров и делали это весьма основательно. После каждого налета заключенных гоняли засыпать воронки от бомб, разбирать разрушенные здания, ремонтировать дороги и взлетную полосу на аэродроме. Вечно голодные узники падали с ног от усталости.

…О героическом полете из концлагеря десяти советских военнопленных на немецком самолете, ведомом Девятаевым, сейчас знают в народе. А вот о том, как долго и тщательно готовился этот небывалый полет на свободу, рассказывалось мало.

Обычно, когда летчик садится на самолет нового для него типа, он тщательно изучает схему, совершает несколько пробежек по земле, в первый раз поднимается в воздух с опытным инструктором. На тренировку уходит много дней. А тут замышляется полет на тяжелом воздушном корабле с незнакомым мотором, с неведомыми приборами. Девятаев летал только па истребителях ЯКах, на «кукурузнике», легком ПО-2, когда его после тяжелого ранения перевели на время в санитарную авиацию. В пилотской кабине бомбардировщика ему даже не приходилось бывать. Пленный летчик стал присматриваться к вражеским машинам. Не упускал он случая, счищая снег с самолетов, заглянуть в кабину. Однажды посчастливилось увидеть, как немецкий летчик то включал, то выключал моторы, видно, опробуя их. Девятаев запомнил последовательность его действий.

Возле аэродрома находилось «кладбище» разбитых самолетов, но подойти к ним было нелегко. Девятаев пошел на хитрость. Он просил разрешения у конвоира сбегать по нужде, уходил за самолет и срывал табличку с приборной доски.

Иван Кривоногов вспоминнают: «Ох и доставалось же Михаилу в эти дни! Сейчас только удивляешься, как мог человек выдержать такое! Днем он работал вместе со всеми, а вечерами заучивал немецкие названия, вычерчивал мысленную схему расположения приборов и все думал, думал, думал… от нервного напряжения он совсем перестал спать и слабел па глазах».

Задуманный побег чуть не сорвался из-за того, что его главный исполнитель, выбившись из сил, унал во время работы.

Было это на аэродроме. С моря дул пронзительный ветер. Валил мокрый снег и большими комьями налипал на деревянные башмаки, в которые были обуты лагерники. Они тащили к самолету тяжелую маскировочную сетку. У заключенного № 3231 подкосились ноги, и он свалился на снег. Конвоир стал бить его прикладом, но Девятаев не в силах был подняться. Охранник вскинул к плечу винтовку и стал целиться в него.

Находившийся рядом Кривоногов успел шепнуть летчику в ухо:

— Мишка, вставай! Застрелят тебя, и все наше дело пропало. Поднатужься, Мишка, дорогой!..

Девятаев встал сначала на колени, потом, отдышавшись, поднялся во весь рост и поплелся дальше.

Ночью в бараке, когда заснули почти все его обитатели, состоялось собрание подпольной организации коммунистов.

— Давайте, товарищи, обсудим, как нам подкормить Девятаева. Ои совсем плох, а без него мы пропадем, — сказал Кривоногов.

— Нас десять. Предлагаю каждому раз в десять дней отдавать свою пайку хлеба Мише…

Заключенные в лагере были очень истощены. Им выдавали на день по двести граммов полусырого, тяжело-то, как глина, хлеба, и утром и вечером по миске супа из кормовой свеклы и черных капустных листов. Вот и все. Достать что-нибудь съестное было совершенно невозможно.

— Мы — коммунисты, — заявил пожилой майор, — а коммунисты из своей зарплаты отчисляют долю в партийную кассу. Будем считать эту пайку хлеба своим партийным взносом… А ты, — обратился он к Девятаеву, — не смей отказываться от хлеба. Выполняй партийное поручение!..

Совсем небольшой лишний кусок хлеба, а как он прибавляет сил!

…Казалось, было несколько случаев улететь. Но каждый раз срывалось в последнюю минуту. Однажды Девятаев с товарищами уже забрались в тяжелый бомбардировщик «дорнье-217». Сидевший в нем летчик прогревал моторы. Убить его и завладеть заведенной машиной было не так уж сложно, к тому же все было подготовлено, но Девятаев неожиданно дал сигнал друзьям вылезать обратно. Он заметил, что к шасси самолета надуло целую косу снега. Чтобы сдвинуть самолет с места, нужно было расчистить снег, а это заняло бы много времени.

В другой раз из пассажирского «юнкерса» вышли все члены экипажа, а готовившиеся к побегу были рядом. Но снова не повезло! Только Девятаев подал сигнал, к машине подошла

большая группа гитлеровцев.

Полет из ада

Наконец, в ясное, солнечное утро 8 февраля 1945 года Девятаев обратил внимание на новый двухмоторный бомбардировщик «хейикель-114», который готовился к полету. К машине подвозили горючее, прогревали моторы. Рабочей команде удалось приблизиться к нему. Узники расчищали оборудованное в земле укрытие для машин, пострадавшее при налете советских самолетов. Девятаев кивнул головой, и тотчас же Кривоногов изо всех сил ударил конвоира по виску заранее приготовленной железной палкой. Труп солдата наскоро забросали снегом.

Летчик открыл дверцу кабины, а Кривоногов расчехлил моторы. Но через секунду Девятаев выпрыгнул обратно. На нем лица не было.

— На самолете нет аккумуляторов. Мотор нельзя завести!

Но на этот раз повезло. Недалеко от самолета стояла тележка с вспомогательными аккумуляторами.

— Ура! Есть искра! — радостно воскликнул Девятаев и отдал команду: — Размаскировывай!

Обычно узники не спеша снимали маскировочную сетку с самолета, а сейчас сорвали ее в считанные секунды. И вот уже взревели сначала левый, а потом и правый моторы. Кривоногов выбил колодки из-под колес, и тяжелый воздушный корабль покатил по аэродрому.

Девятаев вырулил на взлетную площадку. Стартер, ничего не подозревая, пустил ракету, дал разрешение на взлет. Самолет все быстрее и быстрее мчался по бетонке. Десять советских человек, уже чувствуя себя свободными, грянули песню, слова которой им были знакомы и любимы с детства и являлись как бы символом их уже недалекой Родины, которой ни помыслами, ни делами не изменили они в тяжелой неволе:

Вставай, проклятьем заклейменный
Весь мир голодных и рабов…

Но… рано было петь. Вот уже кончились последние метры взлетной полосы, впереди — море, а самолет не взлетел. Песня оборвалась.

Девятаев сбавил газ и так круто развернул «хейнкель» в обратном направлении, что его правая плоскость скользнула по грунту.

Гитлеровцы, бежавшие к самолету, в страхе расступились

перед несущимся прямо на них бомбардировщиком.

Девятаев снова поставил самолет на взлетную полосу, дал полный газ и отпустил тормоза. Толчок, второй, третий, и тяжелая машина повисла в воздухе, быстро набирая высоту.

Это был, кажется, единственный в истории авиации случай, когда не один пилот, а трое сразу держали в руках штурвал машины. Летчик был настолько истощен, что у него не хватало сил удержать самолет в горизонтальном положении. Появилась опасность свалиться в «штопор». Девятаев позвал друзей на помощь. Они так усердно схватились за штурвал, что самолет, клюнув носом, стал снижаться.

— Не жмите так резко, помогайте слегка, — попросил летчик.

Самолет выровнялся. И так весь полет шесть рук лежали на штурвале…

Михаил Петрович Девятаев — великолепный рассказчик. Он говорит темпераментно, с юмором, часто и с большим успехом выступает по путевкам Общества по распространению политических и научных знаний в школах и воинских частях, в рабочих клубах и вузовских аудиториях. Затаив дыхание, молодежь слушает его взволнованный рассказ о небывалом полете на свободу. Красочно повествует летчик о том, как за ними гнался истребитель «фокке-вульф» и как он скрылся от преследователя, прижавшись к нижней кромке облаков, как, ориентируясь по солнцу, выбирал маршрут полета — сначала над морем к берегам Швеции, а потом, обнаружив, что в баках много горючего, развернулся на 180 градусов и взял курс прямо на Москву, как при перелете через линию фронта советские зенитчики обстреляли бомбардировщик с гитлеровскими опознавательными знаками (стреляли они метко, в машине было семь пробоин). Кругом вспыхивали цветами разрывы зенитных снарядов, небо чертили трассирующие нити пулеметных очередей. Лететь дальше было опасно. Внизу — вспаханное поле с пятнами снега.

Девятаев приказал своим помощникам:

— Отпустите штурвал!

Самолет плюхнулся и «на брюхе» заскользил по талой земле.

Навстречу бегущим советским автоматчикам, к их несказанному удивлению, из самолета со свастикой на фюзеляже вышли десять страшно исхудавших людей в полосатой одежде и в бескозырках без ленточек на головах.

Они со слезами радости на глазах кричали:

— Братья! Свои!

Вскоре все были вымыты в бане, переодеты и впервые за много месяцев накормлены досыта.

Михаил Девятаев пошел еще раз взглянуть на самолет. Ои вошел в него узником, приговоренным к смерти, а вышел свободным советским человеком. На борту самолета черными крупными цифрами был выведен его номер «13013».

Вот тебе и несчастливое число!

Самолет приземлился в районе города Вольденберг, километрах в восьми за линией фронта.

…Девятаев после демобилизации вернулся в Казань, откуда ушел на фронт. Здесь его ждала жена — Фаузия.

Казань была дорога Девятаеву и потому, что здесь он провел юношеские годы, кончил речной техникум, в аэроклубе совершил свой первый самостоятельный полет.

Золотая медаль Героя

Высокий патриотизм Девятаева, его преданность Родине, его гордость советского воина были подтверждены даже… врагами, Михаил Петрович бережно хранит перевод протокола № 211 от 27 июля 1944 года, случайно захваченного нашими войсками у гитлеровцев. В нем со стенографической точностью зафиксировано, как фашистский офицер допрашивал пленного советского летчика.

— Вы русский? — был первый вопрос.

— Нет, я — мордвин, — ответил Девятаев.

— Я не знаю такой национальности.

— Мало ли чего вы не знаете о Советской стране!

На вопрос, сколько боевых вылетов на его счету, — летчик с гордостью ответил:

— Сто!

— Почему вы упираетесь? Ведь мы все равно победим.

— Как же вы победите, если отступаете?

— У нас изготовлено новое оружие, перед которым русским войскам не устоять.

— Советский Союз теперь намного обогнал Германию в массовом производстве современного вооружения, особенно самолетов и танков… Так что Германия неминуемо будет побеждена превосходством русского вооружения.

Рассказы о смелом полете на свободу Михаила Девятаева и его товарищей появились на страницах газет. О необычном подвиге заговорила вся Советская страна. Старшему лейтенанту М. П. Девятаеву было присвоено звание Героя Советского Союза.

В то время Михаил Петрович, добавивший к диплому капитана речного флота свидетельство об окончании курсов судовых механиков, водил служебный катер в Казанском порту.

— Это была служба как служба, особой радости она не приносила, — вспоминает бывший летчик.

Он мечтал о высоких скоростях, о стремительном преодолении пространства.

И все это пришло неожиданно, когда Девятаеву предложили стать испытателем первого в мире судна па подводных крыльях.

С «Ракетой» он познакомился, когда она еще стояла на стапелях завода «Красное Сормово». Летчику сразу понравился новый корабль с его стремительными обводами, скошенной рубкой, похожей на фюзеляж самолета.

А когда он впервые повел «Ракету» по водной глади, то сразу убедился в неоспоримых преимуществах катера на подводных

крыльях. Рядом с ним стоял конструктор «Ракеты», энтузиаст создания крылатых кораблей Ростислав Евгеньевич Алексеев и время от времени просил:

— Ну, поднажмите еще немного!

Скорость «Ракеты» все возрастала и возрастала. Подобно самолету летела она мимо кранов барж, тяжелых плотов, толкачей-буксиров, старых колесных пароходов. Уже в первых испытаниях «Ракета» показала невиданную скорость — шестьдесят-семьдесят километров в час.

Когда Девятаев выводил свой стремительный белый корабль на большую дорогу России, все любовались новым крылатым чудом.

А мальчишки бежали по откосам вдогонку «Ракете» и восторженно вопили:

— Самолет! Самолет летит по воде!

Михаил был счастлив. Опять его сильные, умелые руки сжимают штурвал, пусть не истребителя, а речного судна, но судна на подводных крыльях.

Он испытывал «Ракету» на Волге и на Черном море, совершил первый скоростной рейс из Горького в Казань и обратно. И каждый раз на это уходило шесть, шесть с половиной часов вместо суток с лишним, как на обычных пассажирских волжских пароходах.

Первый капитан первой «Ракеты» приводил свой катер на подводных крыльях в Москву, где им любовались участники Международного фестиваля молодежи. Он плавал на нем по Дону, Днепру.

Девятаев стал не меньшим энтузиастом строительства кораблей на подводных крыльях, чем их создатель Алексеев. Конструктор не раз посвящал его в свои планы и мечты о будущем, когда по гигантским водным артериям Советской страны и по омывающим ее морям на огромных скоростях будут мчаться газотурбопароходы на подводных крыльях. Алексеев прислушивался к советам и рекомендациям капитана своего первого корабля,

Стал ходить по Волге (я чуть не сказал — летать) «Метеор», настоящий большой теплоход, за которым «Ракете» не угнаться.

А на стапелях «Красного Сормова» родился еще более мощный трехсотместный корабль на подводных крыльях — «Спутник».

Катера на подводных крыльях мчатся теперь не только по Волге, но и по Енисею и Оби, Лене и Индигирке, вдоль Кавказского и Крымского побережья.

Девятаев стал водить «Метеор» из Казани в Горький, из

города, в котором обосновался, до города, в котором живет его лучший друг Иван Павлович Кривоногов. Одно время инициатор побега из лагеря на самолете работал товароведом Волжского пароходства. Но время, проведенное в фашистском концлагере, пытки и лишения дали себя знать, и он вышел на пенсию. Во время навигации чуть ли не через день, в каждый приход «Метеора» в Горький, встречаются друзья в новой квартире Ивана Павловича на Должанской улице.

…Мчится «Метеор», и хотя уже присмотрелись к нему на Волге, все равно белоснежному кораблю на подводных крыльях с берегов машут вслед, а встречные суда приветствуют его протяжными гудками и пронзительным воем сирен.

Михаила Петровича знают и любят на Волге. И на любой пристани, будь то Васильсурск пли Мариинский посад, Козьмодемьянск или Красный Волгарь, пассажиры, приобретая билет на «Метеор», нет-нет да и спросят:

— Поведет Девятаев? Хорошо бы, если он!

Уважают волжане людей веселых и сильных, смелых и добрых.

ВОСПИТАТЕЛЬ САМОЛЕТОВ

В день рождения

Силуэт огромного самолета, плывшего в небе Подмосковья, был необычен: примерно посредине очень длинной серебристой сигары — прямые короткие крылья, в хвостовой части машины четыре двигателя. Ошибиться было

нельзя — в голубой июньской высоте показался новый воздушный гигант ИЛ-62.

Все, кто загорал на пляже у озера Бисерово, долгими восхищенными взглядами провожали новый корабль.

Читал я в газете, что он сто восемьдесят шесть пассажиров берет, — авторитетно пояснял какой-то молодой человек. — Скорость — девятьсот километров в час. Может без посадки лететь до Нью-Йорка… Испытывает его знаменитый Коккинаки…

Услышав это имя, я вспомнил, что не успел еще сделать, пошел к себе на дачу и раскрыл записную книжку-календарь. Там, под датой «25 июня 1964 года» было записано: «60-летие Коккинаки. Не заб. позд.»

Выходит, и в день рождения Владимир Константинович пошел в очередной испытательный полет. Время дорого, когда «доводишь» гигант, которого ждут не дождутся на воздушных трассах.

Мы были летчиками-однокашниками, почти сверстниками. Но все пилоты моего поколения уже «отлетались». Пожалуй, дольше всех из нас держал в руках штурвал самолета мой земляк и сосед по дому, полярный летчик, Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук. Он водил корабли до 57 лет. Мне врачи запретили самостоятельно летать в 55 лет, хорошо что еще разрешают подниматься в воздух в качестве пассажира!

Удивительное профессиональное долголетие у Коккинаки.

В юбилей среди прочих подарков он получил искусно сделанную модель ИЛ-62, который он испытывал в возрасте, когда никто в мире уже не водит самолет.

Для новой модели нашлось подходящее место.

В небольшом кабинете летчика на книжных, шкафах, вытянувшихся вдоль стены, стоят модели крылатых машин. Крошечные самолеты выточены из слоновой кости и дерева, вырезаны из плексигласа, отлиты из алюминия и стали. Это миниатюрные копии машин, «крестным отцом» которых был хозяин кабинета. Моделей много, но книг — куда больше. Плотными рядами они выстроились в книжных шкафах, лежат на письменном столе. В углу комнаты объемистая пачка еще не просмотренных томов, видно, только что доставленных из

магазина.

Синие томики, Сочинений В. И. Ленина соседствуют с зелеными переплетами книг Анатолия Франса, теорети-ческие работы отца русской авиации Н. Е. Жуковского — с фундаментальной историей Древней Греции, записки Бисмарка — с «Жизнью животных» Брэма… Но больше всего в кабинете книг по изобразительному искусству. Здесь альбомы репродукций и монографии о мастерах живописи на русском, немецком, английском и итальянском языках…

Летчик — знаток и ценитель живописи. Он давно уже собирает картины русских художников и более охотно беседует об изобразительном искусстве, чем об авиации.

Над его письменным столом висит картина, на которой волны грозного штормового моря подбрасывают маленькую парусную шхуну.

— Люблю Айвазовского, — говорит летчик, непревзойденный поэт моря, нашего Черного моря… Смотрю на эту картину, и кажется, будто доносится до меня соленый ветер моей юности.

Первый рекорд

Коккинаки родился в Новороссийске, в пыльном и шумном портовом городе, где то бывает нестерпимая липкая жара, когда воздух чуть колышется, то дует свирепый норд-ост, которого побаиваются даже бывалые рыбаки.

Все в этом городе дышало романтикой дальних странствий. И конечно, каждый мальчишка в Новороссийске мечтал стать моряком. «Наши ребятишки умеют плавать, еще не научившись ходить», — шутили в городе, и в этом была доля истины.

Володя Коккинаки вырос буквально в двух шагах от воды. Семья портового весовщика Константина Павловича Коккинаки ютилась в полуразрушенной будке на Каботажном молу.

Жалованье весовщик получал небольшое, в семье было семеро ребят.

— Очень остро стояла проблема штанов, — с грустной улыбкой вспоминает летчик. — Без брюк в школу не пойдешь, а купить их не на что!

Володе было неполных одиннадцать лет, когда он начал зарабатывать себе на штаны.

Мальчик работал на знаменитых виноградниках завода шампанских вин «Абрау-Дюрсо» в двадцати пяти километрах от дома. На палящей жаре, повязав голову мокрой тряпкой, медленно двигался он от лозы к лозе, снимая с горячих листьев жучков-вредителей, а потом таскал на спине тяжелый железный баллон с купоросом и опрыскивал растения. И так изо дня в день по многу часов.

— До сих пор мне кажется, что виноград имеет солоноватый привкус, — признается Владимир Константинович, — привкус пота и слез.

Потом юноша стал работать грузчиком. В жару, в дождь и в холод бегал он по сходням кораблей, спускался в трюмы, таская тяжелые тюки и мешки. Коккинаки был самым молодым в артели грузчиком, над «молокососом» слегка подтрунивали бывалые портовики, и Володя решил показать им, на что способен. Этих людей можно было удивить, пожалуй, только силой. И однажды Коккинаки взвалил на свою широкую спину тюк мануфактуры более десяти пудов. Никто из грузчиков не таскал столько.

У Володи дрожали колени. Пошатываясь, он шел по сходням, показавшимся на этот раз бесконечно длинными. Стиснув зубы, повторял себе: «Врешь, не упаду, врешь, не упаду!» Он шел, окруженный толпой грузчиков, взволнованных экспериментом «молокососа», не слыша ни криков, ни смеха, шел, обливаясь

потом. На зыбких сходных, у самого борта корабля, он поскользнулся и чуть пе угодил в воду. Ценой огромного напряжения удержался на ногах. Вот, наконец, и трюм. Володя бросил тюк со спины и радостно засмеялся.

Так Владимир Коккинаки поставил свой первый рекорд.

О нем долго говорили в порту. Впрочем, имя Коккинаки тогда нередко упоминалось в Новороссийске: юный грузчик был неплохим спортсменом. Он установил рекорд Северного Кавказа по толканию ядра, участвовал в боксерских матчах, прекрасно работал на гимнастических снарядах, долго был вратарем сборной футбольной команды города, плавал, как чемпион.

Путь к штурвалу

И море и небо издавна влекут к себе отважных, крепких душой и телом.

Воздушный океан, конечно, отличен от океана водного, но они неразрывно связаны друг с другом и живут одной жизнью. В небе и на море царствует один властелин — ветер. Он может быть добрым и злым, другом и врагом человека. Моряки давно уже научились узнавать, где, когда и какие дуют ветры. Они познавали нрав водного океана своими мускулами, зачастую ставя на карту жизнь.

Моряки были первооткрывателями и воздушных путей. Недаром французским «морским» словом «пилот» — «рулевой корабля» стали называть летчиков. И совсем не случайно, что юноша из портового города, рано научившийся смотреть в глаза опасности, подстерегающей человека на море, стал мечтать о небе.

К тому же он рос в пору, когда молодая советская авиация набирала силы.

Раскрывая газеты, Коккинаки прежде всего искал сообщения о новых самолетах, о дальних перелетах, о которых в те годы писали красочно и щедро.

Михаил Михайлович Громов, облетевший в 1926 году за три дня вокруг Европы, был его любимым героем.

Для того чтобы приблизиться к осуществлению мечты, он добровольцем вступил в Красную Армию. Однако в воинской части нового бойца назначили инструктором физкультуры. Он написал не один рапорт командованию, пока добился своего.

…Конец лета 1927 года. Перед столом экзаменационной комиссии летной школы стоит молодой боец в новенькой гимнастерке, ладно обтягивающей широкие мускулистые плечи. Он уже успел сдать испытания по русскому языку, алгебре, геометрии, физике, географии, осталась одна тригонометрия, проклятая тригонометрия, в которой Володя «плавал».

На этом экзамене он провалился.

— Стыдно, молодой человек, с такой подготовкой являться на экзамен. Тригонометрии вы абсолютно не знаете, — строго сказал пожилой преподаватель и, повернувшись к другим членам экзаменационной комиссии, сухо добавил: — Предлагаю отчислить!

Отчислить! Это значит никогда не подняться в небо, распрощаться с авиацией. Что делать? Просить о снисхождении? Но это не в его характере.

Выручил комиссар. Внимательно поглядев на потемневшее лицо молодого человека, он спросил:

— Товарищ Коккинаки, а вы смогли бы к концу второй четверти подогнать тригонометрию?

— Постараюсь к концу первой четверти сдать обязательно…

Через два месяца в зачетной книжке курсанта Коккинаки против графы «тригонометрия» было вписано короткое «отл.».

После окончания теоретического курса Коккинаки направили для прохождения практики в Борисоглебскую летную школу, ту самую, которую кончал Валерий Павлович Чкалов. О нем часто вспоминали инструкторы в Борисоглебске. Коккинаки, как и всем курсантам, конечно, хотелось научиться летать так, как летал Чкалов.

Курсант Коккинаки с интересом наблюдал за работой техников, расспрашивал их, старался помочь им. В свободные от занятий часы его всегда можно было найти в мастерских. Незадолго до выпуска из школы Коккинаки почти самостоятельно отремонтировал старый мотор. Так зародилась дружба с техникой, сыгравшая большую роль в его дальнейшей жизни.

…Молодой летчик начал службу в подразделении истребительной авиации на Дальнем Востоке и очень скоро стал классным воздушным бойцом.

Он был смел, силен и вынослив. Ему была присуща способность молниеносно реагировать на все окружающее и тотчас же принимать правильное решение. Казалось, природа одарила его всеми качествами, необходимыми летчику-истребителю.

И все же он не стал летчиком-истребителем. В авиации нашлось другое, более трудное дело, которое оказалось ему по плечу.

Открывался новый, постоянно действующий фронт борьбы со стихией, за прогресс авиации, за безопасность полетов. В этой борьбе, как и во всякой другой, бывали раненые, бывали и невозместимые потери. Она требовала постоянного притока свежих сил.

Лучшие летчики страны становились испытателями. На заводах начали работать Громов, Чкалов. Шли неустанные поиски молодых, хорошо летающих и неплохо знакомых с техникой летчиков, чтобы пополнять ими ряды испытателей.

Владимиру Коккинаки предложили испробовать свои силы на испытательной работе.

Он с радостью согласился. Это было то, к чему Коккинаки, может быть, даже не сознавая, давно стремился.

Коккинаки начал работать в летно-испытательном институте

Военно-Воздушных Сил. Потом его перевели на завод.

Конструктор и пилот

Они встретились в 1931 году на авиационном заводе. Молодой конструктор Сергей Владимирович Ильюшин приступал тогда к проектированию своего первого самолета, а у Владимира Константиновича Коккинаки был очень маленький стаж летно-испытательной работы.

Знакомство состоялось в заводском цехе, где стоял сделанный из фанеры макет будущей машины. В кабине было установлено оборудование, как в настоящем самолете. Коккинаки залез в кабину, взял в руки штурвал.

— Удобно размещены приборы? Хорошо ли просматривается воздушное пространство? — спросил конструктор.

Летчик ответил не сразу. Он долго сидел молча, мысленно проверял, как будет действовать, когда построят опытный самолет и он первый поднимется на нем в воздух.

— Кажется, неплохо. Вот только, надо бы изменить…

Он дал несколько советов. Кое-что сразу принял конструктор, кое о чем поспорили, и Ильюшин увидел, что имеет дело с человеком, разбирающимся в технике.

Мало-помалу между ними установился такой взаимный контакт, когда один человек понимает другого с полуслова.

Творческое содружество дополнилось чувством большой личной симпатии.

Первый самолет конструкции С. В. Ильюшина — двухмоторная транспортная машина — вначале получил малозвучное название ЦКБ — Центральное конструкторское бюро. Позже самолет переименовали в «Москву».

ЦКБ испытывал Коккинаки.

Теперь новый самолет доверяют только очень опытным испытателям. Тогда их почти не было. Поэтому Ильюшин и поручил свое детище такому по существу новичку, каким был Коккинаки. И он не ошибся в выборе.

Еще на земле летчик сроднился с новой машиной, изучил ее особенности и в какой-то мере представлял, как она будет вести себя в небе. Но у каждой машины есть свой неповторимый характер, узнать который можно лишь в полете, и не в одном…

Изучение характера началось, как обычно, с наземных пробежек. Сначала самолет рулил по заводскому аэродрому со скоростью автомобиля. Постепенно летчик прибавлял газ, и новая машина уже мчалась по взлетной дорожке со скоростью отрыва от земли. Всем, кто находился на аэродроме, казалось, что вот-вот ее колеса отделятся от бетона и она взмоет в воздух, но летчик,

разогнав самолет, сбавлял обороты моторов.

Потом начались подлеты. Самолет, словно нехотя, отделялся от земли и шел на высоте двух-трех метров. Полет продолжался считанные секунды, во время которых надо было оценить управляемость машины, ее устойчивость в воздухе.

Кажется, все в порядке. Провожаемый сотнями дружеских взоров, которые одобряли, верили и заставляли самого летчика верить в свои силы, Коккинаки влез в кабину и дал команду: «От винта!»

Взревели моторы. Самолет оторвался от земли и стал набирать высоту. Сделав несколько кругов над аэродромом, летчик плавно приземлился. Его встретили аплодисментами и громкими криками «ура».

По нескольку раз в день Коккинаки поднимал в небо полюбившуюся ему машину. И каждый раз ведущий инженер давал ему тщательно продуманную программу испытательного полета, подсказывал воздушные маневры. После полета испытатель подолгу беседовал с инженерами, делясь своими наблюдениями.

Летчик прислушивался в полете к дыханию моторов. Он менял скорость и высоту, делал различные эволюции, чтобы узнать повадки, маневры, капризы новой машины. Самолет хорошо вел себя в воздухе, был послушен воле пилота.

После многих испытательных полетов, в том числе и дальних рейсов, во время которых выявилось, что самолет обладает значительной скоростью и большим радиусом действия, Коккинаки сказал Ильюшину:

— У этой машины беспредельные возможности, и я это докажу!

Одним из доказательств была петля, совершенная им на двухмоторном самолете. Считалось, что в воздухе замкнутый круг в вертикальной плоскости можно осуществить только на маневренной одномоторной машине. Ирг один летчик не решался сделать «мертвую петлю» на двухмоторном самолете.

Все, кто находился на аэродроме, были поражены, увидев, как ЦКБ делал одну петлю за другой. Вздох облегчения вырвался у встревоженных свидетелей этого небывалого пилотажа, когда самолет пошел на посадку.

Коккинаки вылез из кабины, снял летные очки и радостно крикнул:

— Ну, что? Можно, значит, делать «мертвые петли» на двухмоторном самолете!

— Молодец, Володя! — сказал находившийся на аэродроме Чкалов и дружески похлопал его по плечу.

Чкалов поднимал в небо опытные машины с того же аэродрома. Они виделись чуть ли не каждый день. Коккинаки внимательно прислушивался к советам старшего товарища. Похвала Чкалова очень обрадовала его.

Об этом полете Коккинаки кратко записал в своем авиационном дневнике: «Сделал на ЦКБ петли». В то время, день за днем, полет за полетом, он регистрировал свою летную жизнь в толстом бухгалтерском гроссбухе. Журналисты, перелистывавшие эту книгу, рассказывали, что летчик-испытатель В. К. Коккинаки в 1935 голу совершил 672 посадки, налетал 271 час 47 минут, из них — 15 часов 2 минуты ночных полетов. В 1936 году летчик бросил свой дневник. Он так много летал, так часто поднимался и садился, что на учет не оставалось времени. Его «бухгалтерию» стали вести другие: заводы, на которых он испытывал машины, конструкторы, детища которых он «воспитывал».

Давно уже потерялся гроссбух, исписанный размашистым почерком Коккинаки. Он теперь и сам не знает, сколько десятков тысяч часов провел в небе.

Происшествия в небе

Летчику-испытателю не раз случалось попадать в трудные, или, как он выражается, «корявые» положения.

Каждый новый самолет — это нераскрытая книга, и неизвестно чем она порадует, когда в воздухе начинается ее прочтение, что ждет летчика на каждой ее «странице».

Однажды вдвоем с инженером, ведущим испытания нового прибора, Коккинаки поднялся на высоту 6000 метров. Самолет шел над холмистой поверхностью облаков, ярко сияло солнце. Летчик время от времени поглядывал в зеркальце, что делает инженер.

И вдруг из парашютного конверта инженера вырвался и стремительно раскрылся белый шелковый купол, который стал тянуть пассажира из открытой кабины. Как видно, тот, неловко повернувшись, задел вытяжное кольцо. Вместо того чтобы отстегнуть ремни, прикреплявшие его к сиденью, и покинуть самолет, инженер перочинным ножом перерезал стропы.

— Чудак, освободил себя от парашюта, но не освободился от смерти, — рассказывал потом Коккинаки.

Шелковый купол злосчастного парашюта зацепился за хвостовое оперение самолета.

Машина потеряла управление и, не слушаясь руля, падала.

Гибель казалась неминуемой. Земля стремительно приближалась.

Чтобы спасти жизнь, надо было прыгать. Летчик обернулся, и его взгляд встретился со взглядом человека, обреченного на смерть.

«Погибать, так обоим», — мелькнула мысль, и Коккинаки с невероятным усилием потянул ручку.

Тут пригодилась его недюжинная физическая сила. Ценой огромного напряжения, борясь с неподдающейся ручкой, Коккинаки сумел выровнять самолет в пятидесяти метрах от земли. Он приземлился на какой-то огород. Он не смог сразу выпустить ручку из рук, с такой силой ее сжимал.

Наконец он вылез из кабины и пошел к заднему сиденью, чтобы помочь перепуганному товарищу.

— Ну, как вы там? — спросил Коккинаки.

Инженер посмотрел на него с удивлением:

— А разве мы живы?

В другой раз Коккинаки на взлете потерял правое колесо, но продолжал полет и мастерски сел, плавно коснувшись земли левым колесом. Самолет остался цел, подломился только узел

«ноги» да помялась консуль крыла.

Как-то во время испытания морского самолета в воздухе отказал мотор. Пилоту удалось дотянуть гидросамолет до леса и совершить посадку на верхушки вековых сосен. Нельзя сказать, что машина не пострадала от приземления па такой необычный «аэродром», по люди, находившиеся в ней, были спасены.

Однажды Коккинаки попал в перевернутый «штопор». Земля неожиданно оказалась над головой и стремительно надвигалась на летчика. Он никак не мог дотянуться до ручки управления. Только у самой земли летчик вышел из «штопора»…

Перечень воздушных ЧП, которые случались с летчиком-испытателем В. К. Коккинаки, можно продолжать и продолжать.

И ни разу он по подумал о парашюте, не бросил в воздухе машину.

В этом Коккинаки был похож на Чкалова, которым не переставал восхищаться. Он любил повторять Чкаловские слова: «Летать надо с холодным умом и горячим сердцем». Пожалуй, самый тяжелый день в жизни Коккинаки был 15 декабря 1938 года, когда он стал невольным свидетелем трагической гибели Валерия Павловича.

Почти все чрезвычайные происшествия, о которых я рассказал, произошли в первый период испытательной работы. Из года в год их становилось все меньше и меньше. Дело не только в том, что летчик накапливал опыт п знания, по и в том, что конструкции наших самолетов становились все совершенней, моторы надежней, системы управления и приборы безотказней.

Давно миновали времена, когда летчик-испытатель, садясь в кабину нового опытного самолета, не знал, полетит он или не полетит. В последние годы авиационная промышленность достигла такого уровня, что подобному сомнению не осталось места. Больше того, летчик-испытатель заранее может предсказать, как машина будет вести себя в воздухе.

Но все же в воздухе на новой машине летчика все время ждут «сюрпризы». Предугадать их невозможно, по нужно быть готовым в секунду-другую принять решение и действовать молниеносно и точно.

Как и все опытные летчики, Коккинаки в длительных и постоянных тренировках на земле и в воздухе выработал почти абсолютный автоматизм движений, совершаемых во время полета.

Коккинаки тщательно готовится к каждому испытательному полету. Мысленно он все время в воздухе на новой машине. Бывали случаи, когда летчик просыпался ночью и сам себе задавал вопросы:

— А что вы будете делать, Владимир Константинович, если вдруг захлебнется мотор?

— Какое решение вы примете, если начнется вибрация хвостового оперения?

— А что, если на этой красавице вспыхнет пожар?

И он придумывал один вариант действия за другим, пока не останавливался на самом, по его мнению, подходящем. Тогда он натягивал на себя одеяло и снова крепко засыпал.

Выручает его и великолепное знание техники.

— Настоящий летчик должен быть немного инженером, — говорит Владимир Константинович, — а летчик-испытатель обязан быть хорошим инженером!

Его техническая эрудиция и особая интуиция удивляют конструкторов, моторостроителей, ведущих инженеров, механиков.

По словам работавших с ним техников, Коккинаки «слышит, как подается бензин в мотор».

Около ста самолетов новых конструкций, множество моторов и различных авиаприборов испытал Коккинаки.

— Эту машину испытывал Кокки. На ней смело можно летать.

Все машины С. В. Ильюшина — от первого ЦКБ до последних скоростных гигантов — прошли через крепкие и умелые руки Коккинаки.

Штурм высоты

Имя Владимира Константиновича Коккинаки десятки раз упомянуто в истории авиации, как чемпиона синих высот.

В годы, когда Родина бросила клич: «Летать дальше всех, быстрее всех, выше всех!» — Коккинаки поставил свой первый мировой рекорд высоты.

К подъему в стратосферу он готовился так же продуманно и тщательно, как к своим испытательным полетам.

21 января 1935 года Коккинаки поднялся в небо, задавшись целью побить мировой рекорд высоты, принадлежащий итальянскому летчику Донати.

Летчикам-высотникам небо представляется лестницей с этажами, ступенями, площадками. И когда Коккинаки вернулся с победой из своего рекордного полета, он рассказал так:

— На высоте 6500 сделал первую площадку — мотор перегревался. Посидел четыре минуты (летел горизонтально, давал остыть двигателю). Затем отдохнул на 8500. Поднялся на 11 800. Новая площадка. Температура здесь была минус 60. Но холода не чувствовал, было трудно шевельнуть рукой. Каждое движение стоила огромных усилий и мне, и машине. Самолет уже не подымался, а, можно сказать, медленно карабкался на четвереньках по воздушным ступенькам. На последние полторы тысячи метров ушло столько же времени, сколько на подъем до 13 000. Выше 14 575 метров самолет подняться не мог. Пришлось возвращаться на землю.

Рассказывают, что, когда итальянский летчик Донати поставил свой рекорд высоты, он, качаясь от усталости, сказал встречавшим его на аэродроме:

— Я подошел почти к пределу человеческой выносливости. Моя машина еще могла набирать высоту, но человек, увы, не машина.

Когда советский летчик Коккинаки побил рекорд Донати, поднявшись на 142 метра выше его, он бодро сказал товарищам, готовившим самолет к полету:

— Я подошел к пределу выносливости машины, но я мог бы лететь выше…

В конечном счете рекорд только как рекорд мало интересовал Коккинаки. Авиация не мыслится без перевозки грузов. Иначе самолет будет только бесцельно «утюжить» воздух. И Коккинаки решил пойти в наступление на таблицу международных рекордов подъема на высоту с коммерческим грузом.

Он поднимает 500 килограммов груза на высоту 12 816

метров. Тонна груза на машине Коккинаки взлетает на 12 101 метр, а две тонны на 11105 метров…

Вслед за Коккинаки на штурм высоты ринулись многие советские летчики. Имена А. Юмашева, М. Нюхтикова, М. Липкпна, М. Алексеева и других пилотов были вписаны в таблицы международных авиационных рекордов. Более года вся графа высотных вылетов с коммерческой нагрузкой была заполнена данными о советских достижениях. Это дало право Коккинаки писать:

«Крупные авиационные задачи можно решать только коллективно. Если бы я работал один, то давно бы перестал бороться за завоевание рекордов высоты. По моему пути пошли десятки пилотов, это означало, что я работал не впустую, а занимался важным, нужным делом».

Шли годы. Рекорды старели, сменялись новыми. Человек решительно перешагнул границы стратосферы. Голубой потолок Вселенной приподнимался все выше и выше.

Но рекордные подъемы на высоту ставились преимущественно на специально построенных, максимально облегченных самолетах и имели только спортивное значение.

Коккинаки же стремился добиваться результатов, которые могли бы найти практическое применение.

В письменном столе летчика лежат дипломы первой степени, датированные 14, 15 и 17 ноября 1958 года.

На этот раз в его распоряжении был четырехмоторный турбовинтовой гигант ИЛ-18. Летчик присутствовал при рождении этой замечательной машины, испытывал ее.

Через двадцать лет после установления своих знаменитых рекордов Коккинаки вновь поднимается на высоту 12 471 метр, но теперь его машина имеет на борту пятнадцать тонн груза. Высота почти прежняя, а нагрузка в тридцать раз больше. Не зря два десятилетия трудились ученые, конструкторы, инженеры, техники, рабочие и, конечно, летчики-испытатели.

Десять тонн «взлетели» на 13 154 метра, а пять тонн на высоту в 13 274 метра. Была вписана еще одна страница в историю отечественной и мировой авиации.

Став победителем в международных соревнованиях за высоту, Коккинаки включился в борьбу за скорость и дальность..

Из Старого в Новый Свет

В 1938 году Коккинаки на самолете «Москва» совершил беспосадочный перелет из советской столицы в район Владивостока за 24 часа 36 минут, в то время как транспортные самолеты покрывали это расстояние за несколько суток.

Через год краснокрылый моноплан Коккинаки полетел в Америку.

В наши дни воздушные лайнеры на 10–12 часов преодолевают путь от Москвы до Нью-Йорка. Но 20 лет назад Старый и Новый Свет еще не были соединены воздушной дорогой.

Чтобы попасть из советской столицы в США, нужно было 10–12 часов лететь из Москвы до Лондона, а потом на пароходе плыть почти пять суток через Атлантический океан.

Своим историческим перелетом через Северный полюс Чкалов, Байдуков и Беляков сократили путь из Европы в Америку до 63 часов 18 минут.

Громову, Юмашеву и Данилину на это потребовалось на час и одну минуту меньше.

Коккинаки задумал долететь из Москвы до США за одни сутки. Он выбрал для этого путь, отличный от трассы, проложенной Чкаловым и Громовым.

Вариант Коккинаки не зависел от времени года. По предложенному им пути можно летать и летом и зимой. Трасса проходила через Финляндию, Швецию, Норвегию, Исландию, Канаду, где не так уж сложно создать промежуточные пункты воздушной линии.

Путь через Северную Атлантику таит много трудностей особого рода. Хоть это и звучит парадоксально, воздушная дорога из Европы в Америку значительно длинной, чем в обратном направлении. Объясняется это тем, что над просторами Атлантического океана постоянно дуют западные ветры. Они встречают самолет, идущий из Старого в Новый Свет. На преодоление их надо затратить много сил, времени и горючего. Вот почему путь из Европы в Америку дольше на 5–8 часов.

Коккинаки выступил в роли первооткрывателя воздушного пути из Европы в Америку через Северную Атлантику.

В Москве перед самым стартом к летчику подошел советник посольства США и вручил ему письмо для передачи президенту открывавшейся там всемирной выставки.

— Куда письмо? В Америку? — улыбаясь, переспросил

Коккинаки.

— Да, в Америку.

— Письмо в Америку будет доставлено сегодня!

На конверте, привезенном Коккинаки в Нью-Йорк, стояли рядом два почтовых штемпеля — Москвы и острова Мискоу. Даты были одинаковые — 28 апреля 1939 года. Это было первое в истории письмо, доставленное за одни сутки из Европы в Америку.

«Москва» находилась в полете 22 часа 56 минут, покрыв путь по прямой в 6156 километров…

В сентябре 1959 года ТУ-114 за 12 часов 21 минуту доставил советскую правительственную делегацию из Москвы в Вашингтон. Наш лайнер на большой высоте пролетел над Швецией, Норвегией, Исландией, Канадой — по маршруту, пройденному двадцать лет назад Коккинаки.

Судьба самолетов…

…Машины, как и люди, имеют свою судьбу. Одни самолеты рождаются, чтобы кончить свое существование, так и не попав в воинские части или на трассы гражданской авиации. Их жизненный путь ограничивается несколькими десятками часов испытательных полетов. Другие живут годы, их размножают в сотнях и тысячах экземпляров. Особенно счастливо сложилась судьба бомбардировщика ИЛ-4. Сконструированный Сергеем Владимировичем Ильюшиным в первой половине тридцатых годов, этот бомбардировщик достиг десятилетнего возраста. В авиации такой срок жизни — редкость.

Большой радиус действия, высокая скорость, значительный потолок и хорошая грузоподъемность ИЛ-4 были достигнуты не сразу. Ильюшин вносил в конструкцию самолета изменение за изменением, все время совершенствуя машину.

В годы войны ИЛы ходили бомбить дальние вражеские тылы. По ночам на большой высоте армады бомбардировщиков пересекали линию фронта, громили склады, железнодорожные узлы, мосты и на рассвете возвращались на свои базы.

Бомбардировщики летали скрытно, под покровом ночи; зато другая боевая машина Ильюшина воевала при свете дня, у всех на глазах. Это был знаменитый штурмовик ИЛ 2.

Задолго до войны возникла идея создания боевого самолета, который мог бы быть использован в совместных операциях с наземными войсками. Такой самолет должен быть вооружен разнообразным оружием: пулеметами, пушками, бомбами разных калибров. Чтобы разыскивать и поражать танки, автомашины, артиллерийские батареи противника, ему надо низко летать над землей и иметь надежную броню, защищающую самолет от вражеского огня. Такой грозной боевой машиной явился штурмовик ИЛ-2.

Последние испытания ИЛ-2 проводились уже в дни войны. В августе 1941 года с фронтовых аэродромов вылетели на боевые задания первые советские штурмовики. Они проносились с огромной скоростью на высоте 100–150 метров над землей, расстреливали и бомбили немецкие танки, уничтожали орудия, взрывали колонны грузовиков, обращали в бегство пехоту противника.

Они помогли успешно отразить атаки танковых частей гитлеровского генерала Гудериана на подступах к Москве в конце 1941 года.

Испытывая панический страх перед советскими

штурмовиками, гитлеровцы прозвали их «черной смертью».

Шеф-пилот испытатель, генерал-майор авиации Владимир Константинович Коккинаки «доводил», как говорят самолетостроители, ильюшинские «летающие танки». Он часто выезжал на прифронтовые аэродромы, где базировалась штурмовая авиация. Он встречал самолеты, прилетевшие с боевых заданий, считал пробоины в их плоскостях, в фюзеляжах. На некоторых машинах, побывавших в жарких схватках, бывало до сорока-пятидесяти пробоин, и все же они возвращались домой. Самолет своей живучестью производил впечатление заколдованного.

«Черная смерть» была почти неуязвима для врага. Бывали случаи, когда самолет загорался в воздухе, но летчик ухитрялся дотянуть до аэродрома и благополучно приземлиться с пылающим хвостом.

Секрет живучести ильюшинских машин заключался в соединении неплохих летных качеств, большой скорости, мощного вооружения и защитной брони.

ИЛы воевали, а Коккинаки почти всю войну продолжал их испытывать. Каждая новая партия штурмовиков, сходившая с заводских конвейеров, несколько отличалась от предыдущей. И каждое изменение конструкции машины, ее вооружения проверялось Коккинаки в воздухе. Штурмовики выпуска 1944 года были более грозной и неуязвимой боевой машиной, чем производства 1941 года.

В этом была заслуга и их «воспитателя» Коккинаки.

Еще шла война, а генеральный конструктор самолетов С. В. Ильюшин и его шеф-пилот В. К. Коккинаки трудились для мирного дня. Они знали, что Родине будет нужен быстроходный, экономичный, вместительный транспортный самолет, и создавали его.

Вскоре после Дня Победы на воздушных трассах страны стали курсировать комфортабельные пассажирские самолеты ИЛ-12.

…Все новые и новые самолеты поднимал в воздух Коккинаки, «объезжал» их в небе, как опытный наездник породистых коней.

В сентябре 1957 года Владимир Константинович стал дважды Героем Советского Союза. Вторую Золотую Звезду он получил, как говорилось в наградной грамоте: «За проявленное мужество и мастерство при испытаниях опытных самолетов, а также учитывая многолетнюю летно-испытательную работу».

Это было в разгар испытаний новой машины. Дать «путевку в жизнь» воздушному лайнеру ИЛ-18 оказалось одной из труднейших задач, которые когда-либо пришлось решать: самолет имел огромные размеры, большую грузоподъемность, высокую

скорость.

Уже в первом полете Коккинаки заметил, что при взлете слишком резко меняется нагрузка на управление. Как потом выяснилось, не были учтены потоки воздуха, поднимающиеся от земли в момент взлета.

Коккинаки летал на новой машине очень много. Для того чтобы проверить, как будет вести себя самолет в условиях низких температур, он летал в Арктику. Чтобы узнать, как ИЛ-18 перенесет жару, Коккинаки водил его над пустынями Средней Азии. Он летал и в туманах, и под грозовым дождем. Создавал аварийные положения, летал с одним и двумя выключенными двигателями.

Испытательные полеты продолжались и тогда, когда лайнер пошел в серийное производство, появился на воздушных трассах страны и в несколько раз приблизил к Москве Фрунзе и Симферополь, Адлер и Ашхабад.

Сначала Коккинаки летал согласно техническим пор-мам. Потом начал «нажимать», шагая через контрольные цифры. Самолет стал подниматься выше своего первоначального потолка, стал летать дальше, чем это было рассчитано. Летчик-испытатель был «соавтором» главного конструктора и коллектива инженеров. Он растил машину, воспитывал ее, вел к высоким показателям, к мировым рекордам.

И вот ранним утром 19 августа 1959 года обычный серийный ИЛ-18 начал рекордный скоростной полет. В экипаже корабля, который возглавлял В. К. Коккинаки, бортинженером летел его брат — Павел Константинович Коккинаки.

Новороссийский паренек, став летчиком, втянул в авиацию четырех своих братьев. Он «заразил» их неистребимой тягой в просторы пятого океана, страстной любовью к небу. Семья портового весовщика стала авиационной семьей. Военный летчик Александр Коккинаки погиб в воздушном бою на фронте Великой Отечественной войны. В 1955 году летно-испытательную работу младшего из братьев Коккинаки — Валентина — прервала катастрофа. Павел работает авиационным инженером, Константин — испытывает новые самолеты.

Семья Коккинаки оставила след в небе нашей Родины.

Владимир Константинович за свою долгую летную жизнь установил двадцать четыре международных авиационных рекорда. Столько раз его имя встречается в таблицах мировых достижений, зарегистрированных ФАИ. Ни один летчик мира пе «владеет» столькими рекордами. Его избрали вице-президентом Международной авиационной федерации. И в этом качестве В. К. Коккинаки вручал награды за рекорды высоты, скорости и

дальности полета советским космонавтам.

…Летчики любят повторять одно положение теории относительности Альберта Эйнштейна: «…чем больше скорость, тем медленнее течет время». Это целиком можно отнести к Коккинаки.

На вопрос, в чем «секрет» его непроходящей юности, он с улыбкой отвечал:

— Конечно, я не находил мифического флакона с «эликсиром жизни», брошенного древними арабами в какое-то море… Просто я берег молодость с… молодости!

Заслуженному летчику-испытателю СССР вручена в 1960 году золотая медаль с барельефом Владимира Ильича. Он награжден Ленинской премией за участие в создании лайнера ИЛ-18..

Слов нет, хорош этот воздушный корабль, но его создатели, в том числе и шеф-пилот испытатель, работали уже тогда над новым еще более экономичным, вместительным, быстроходным лайнером — ИЛ-62.

…Жизнь имеет свои законы, нарушать которые никому не дано. Возраст есть возраст! Р1 самолет ИЛ-62 стали окончательно «доводить» другие испытатели.

ЛЕТАЮЩИЕ ЭКСПРЕССЫ

Первый реактивный

Впервые самолет ТУ-104 я увидел на заводском аэродроме.

Серебристый великан напоминал огромную сверкающую пулю. Впечатление стремительного движения вперед усиливали сильно скошенные назад крылья. Вдоль длинного фюзеляжа, под двадцатью одним окном-иллюминатором протянулась стрела, нанесенная белой, красной и синей красками. Самолет так высоко стоял на колесах, что под ним свободно проехал бензозаправщик.

На моих глазах проходили заводские испытания очередного ТУ-104, обычные для каждой серийной машины.

Сначала тихо заурчали, а потом взревели запущенные двигатели мощностью в сто двадцать тысяч лошадиных сил. Самолет вздрогнул. Сейчас он сделает «первый шаг». Гигант медленно покатился по бетону. Пилот несколько минут порулил, потом, поставив машину в начале взлетной полосы, прибавил газу двигателям. Самолет помчался вперед. Все стремительней был его бег. И наконец, семидесяти пятитонная громада легко оторвалась от земли и стала набирать высоту.

Вскоре в кабинете директора завода раздался телефонный звонок. Сообщали, что летчик-испытатель благополучно посадил ТУ-104 на подмосковный аэродром, пролетев около шестисот километров за сорок пять минут.

А вскоре первый в мире реактивный пассажирский лайнер прилетел в Лондон.

Во время пребывания в Великобритании руководителей

Советского государства летающие экспрессы ТУ-104 совершали ежедневные рейсы из столицы СССР в английскую столицу и обратно. Члены экипажа и пассажиры завтракали в Москве, а когда прилетали в Лондон, обедать было еще рано.

В газетах всего мира появились восторженные отзывы о новинке советского самолетостроения.

Я приехал во Внуковский аэропорт, когда только что вернулся из очередного рейса в Лондон один из самолетов ТУ-104.

Пилот Валентин Федорович Ковалев, три с половиной часа назад еще ходивший по английской земле, сбежал по трапу. На нем был тщательно выутюженный коричневый костюм, шелковая рубашка, галстук.

— Какой вы нарядный! — сказал я.

— Под стать машине. Ею можно в белых перчатках управлять, — ответил Ковалев. — Пойдемте, посмотрим…

Через минуту он усадил меня в очень удобное кресло пилота.

— Подержите-ка штурвал. Руки-то небось соскучились по нему, — шутливо заметил Ковалев.

Мне было не до шуток. Какие только самолеты — малые и большие — не водил я за свою долгую летную жизнь, сколько боролся с пургой и циклонами, пробивался сквозь туманы, открывая новые воздушные трассы, и не мыслил себе другой жизни! На льдине «Северный полюс-4.» закончился мой путь летчика.

Я сказал об этом Ковалеву.

— Это вы СП-4 так здорово «бомбили»? — улыбнувшись, спросил Валентин Федорович.

— А вы слышали об этом?

— Краем уха… Рассказали бы, Михаил Васильевич!

— Это случилось не на СП-4, а на СП-2. Дело было так…

«Бомбежка» ледового лагеря

Весной 1950 года во льдах «Полюса недоступности» начала работать научная дрейфующая станция «Северный полюс-2». Когда на смену долгому дню пришла шестимесячная полярная ночь, выяснилось, что необходимо пополнить запасы продовольствия, доставить на льдину дополнительное оборудование и автомобиль-вездеход — всего двенадцать тонн груза. Сделать это поручили мне. В экспедицию входили два двухмоторных самолета ЛИ-2 под командованием известных полярных летчиков Титлова и Осипова и четырехмоторный воздушный корабль, который все называли «арктическим грузовиком», управляемый летчиком Задковым.

Запросили по радио, в каком состоянии ледовый аэродром.

Ответ был утешительный.

На ЛИ-2 погрузили по одной тонне, а на четырехмоторный — пять тонн груза.

«Хорошо! — подумал я. — Два полета, и весь груз будет доставлен на льдину».

Но только мы собрались лететь, приходит тревожная радиограмма от начальника станции Михаила Михайловича Сомова:

«Принять не можем. У нас пурга. Наша льдина раскололась на несколько частей, поломало аэродром».

Вот тебе и выполнили задание!

На другой день и на Чукотке испортилась погода. Такая поднялась пурга, что и в двух шагах ничего не видно.

Собрал я экипажи самолетов, и начали мы вместе думать, как все-таки перебросить грузы, которых ждут не дождутся зимовщики.

Тут выступил с предложением мой сын Владимир, летавший вторым бортмехаником на «арктическом грузовике».

— А что, если сбросить небьющийся груз прямо с самолета на льдину? Ну, например, целую замороженную тушу мяса. Завернуть ее в оленьи шкуры, которые тоже туда надо доставить, перевязать веревками — и кидай смело. А замороженные пельмени, масло, папиросы также упаковать и сбросить.

— Это идея! — согласились летчики.

Сколько мы ни искали с воздуха ровную льдину неподалеку от «СП-2», на которую мог бы сесть тяжелый корабль Задкова, так и не нашли. И решил я испробовать предложение сына.

Зимовщики развели костры на остатке посадочной площадки. Куда кидать грузы — видно. Штурман корабля Зубов в войну

летал бомбардиром, здорово научился бросать бомбы в цель. Он дал команду летчику:

— Держать курс вдоль площадки, приготовить груз для сбрасывания!

И началась невиданная «бомбежка».

Как мы потом узнали, замороженные туши мяса бились об лед, и снег кругом стал красным от мясной пыли. А пельмени так разлетелись во все стороны, что зимовщики долго потом искали их и собирали, как грибы, Сбросили и папиросы в хорошо запаянных ящиках. Пачки снаружи были невредимы, а внутри их не оказалось ни одной целой папиросы.

Зимовщики пришли в ужас и послали радиограмму на борт самолета, но там ее не приняли: радист был в это время занят — он помогал сбрасывать тюки и ящики. Радиограмму приняли в Москве, и она попала на стол начальника Главсевморпути. Он тотчас же отправил грозный приказ мне на Чукотку.

Я стал срочно вызывать самолет. Тщетно! Наконец, через полчаса командир самолета Задков сообщает:

— Все в порядке, груз сброшен.

«Ну и «порядок», — с горечью подумал я.

Потом нам сообщили, что потери, в общем, оказались не очень значительными, и я успокоился.

…Ковалев долго и громко хохотал, а я, слегка взгрустнув, сидел на месте пилота. Какая замечательная машина, а мне уже не придется водить ее.

Угадав мое настроение, Ковалев захотел, видно, утешить, обратившись еще раз к прошлому.

Вы меня, конечно, не помните. В тридцать четвертом году, вскоре после спасения челюскинцев, вы приезжали к нам в авиационную школу в Батайске. Вы тогда уже были Героем Советского Союза, а я начинающим учлетом, у которого спина еще не зажила от побоев.

— От каких побоев? — удивился я.

— Видите ли, — объяснил Ковалев. — я вырос в семье потомственных моряков. И прадед, и дед, и отец плавали на Каспии. Ясно, что отцу хотелось сделать своего единственного сына моряком. А я решил стать летчиком. И когда объявил отцу об этом, старик мой взял палку да так отлупил, что неделю не мог я ни сесть, ни лечь.

— Примирился все-таки отец с тем, что вы стали летчиком? — поинтересовался я.

— Скрепя сердце. Когда начал летать, поднял его на ПО-2 в воздух. Старику поправилось. Говорил только, что на море качает меньше…

Мы оба рассмеялись.

— Видите, какие мы давние знакомые. А потом, уже в годы войны, вы приезжали в часть, к нашему командиру Гризодубовой. Я ведь был командиром эскадрильи в ее полку, летал в партизанские тылы, на Малую землю…

— Постойте, постойте, — я еще раз внимательно посмотрел на невысокого, очень коренастого летчика. Что-то в его сильной фигуре и большелобом лице, с крутым, волевым подбородком, напоминало Чкалова. И я вспомнил, как удивился этому сходству, когда в сорок четвертом году на аэродроме меня познакомили с летчиком, только что прилетевшим из Италии, откуда он переправлял боеприпасы и медикаменты для партизан Тито, в горы Югославии… Кажется, я узнал Ковалева.

— Это вы летали к югославским партизанам? — спросился.

— Летал, и не раз, — отвечал Ковалев.

— Да, действительно, старые знакомые.

Буквы ка циферблате

Я смотрел на приборную доску ТУ-104 и узнавал знакомые циферблаты. В реактивной машине приборов оказалось даже меньше, чем в самолете с поршневыми двигателями. Работу реактивных моторов контролировали только три прибора, показывающие давление масла, температуру масла и горючего и количество оборотов, достигавшее четырех с половиной тысяч в минуту.

Я обратил внимание на незнакомый мне прибор с буквой «М» на циферблате.

— Это указатель числа М, — сказал Ковалев. — Раньше на самолетах не было такого прибора, а на реактивных машинах он чуть ли не самый главный…

Вспомним, что первый официально зарегистрированный мировой рекорд скорости аэроплана, установленный в 1906 году, составлял всего 41,3 километра в час. За тридцать пять лет — с 1910 по 1945 год — скорость самолета с поршневыми двигателями возросла от 100 до 700 километров в час… В послевоенные годы стала бурно развиваться реактивная авиация и теоретически появилась возможность летать со скоростью распространения звука— одна треть километра в секунду — 1224 километра в час. И тогда понадобился указатель числа М. (Число М — это соотношение между скоростью полета и скоростью распространения звука в воздухе.) Прибор этот необходим летчику современного реактивного воздушного корабля. В полете летчик не сводит глаз с циферблата с буквой «М».

В «авиационном салоне» 1905 года в Париже была выставлена модель ТУ-144, который будет летать со скоростью две с половиной тысячи километров в час.

Новый сверхскоростной лайнер будут «воспитывать» новые пилоты-инженеры. Среди них, увы, по будет заслуженного летчика-испытателя Валентина Федоровича Ковалева.

Он уже «отлетался». За время нашего знакомства, то есть с 1956 года, Ковалев очень многого достиг. Ему присвоено звание Героя Советского Союза. Имя Ковалева шестнадцать раз упоминается в таблицах мировых рекордов Международной авиационной федерации — ФАН. Он — «хозяин» нескольких рекордов, поставленных на самолете ТУ-104.

Ковалев в буквальном смысле принадлежит к числу людей, о которых говорят: «Кто сказал А, скажет и Б».

В сентябре 1957 года экипаж самолета ТУ-104А с командиром пилотом первого класса В. Ф. Ковалевым поставил сразу

одиннадцать мировых рекордов. Ковалев провел самолет по трассе Москва — Орша со скоростью 970,821 километра в час. Спортивными комиссарами тогда было опломбировано десять тонн коммерческого груза.

Эти рекорды ТУ-104А были перекрыты полетом ТУ-104Б.

— Кем?

Вместо ответа летчик показывает золотую медаль ФАИ и улыбается: рекорд Ковалева побит Ковалевым.

С обыкновенного серийного самолета ТУ-104Б были сняты пассажирские кресла и вместо них тщательно уложены чугунные чушки, весом в пятнадцать тонн. На рассвете 2 августа 1959 года в десятибалльную облачность, когда земля была закрыта почти светонепроницаемым тучевым покровом, Ковалев поднял лайнер.

Самолет пролетал над обсерваторией Астрономического института имени П. Штернберга, радиолокаторы точно засекли его. Впереди тысяча километров трассы. На высоте сверкало солнце. Дойдя до конечного пункта маршрута — Орши, самолет круто развернулся и взял обратный курс на Москву. Через 59 минут после старта машина снова прошла над обсерваторией.

ТУ-104Б достиг непревзойденной для пассажирских самолетов такого типа скорости в 1015,866 километра в час. За один полет было поставлено пять мировых рекордов скорости полета с коммерческим грузом в одну, две, пять, десять и пятнадцать тонн.

В ночном рейсе

В 1956 году я был пассажиром ТУ-104.

Мы летели глубокой ночью. В иллюминатор заглядывали крупные яркие звезды. Внизу — чернильная тьма. Земли с десятикилометровой высоты не было видно. Она спала, укутанная толщей туч. Спали и пассажиры в креслах. В салоне царил дремотный полумрак. Машина шла ровно, без тряски.

Мне не спалось, и я зашел в пилотскую кабину. Если самому нельзя вести самолет, то хоть посмотрю, как это делают другие. Зеленоватым фосфоресцирующим светом выделялись в полутьме подергивающиеся стрелки на циферблатах приборов. От них зарябило в глазах.

Все пять членов экипажа сидели на своих местах и, кажется, ничего особенного не делали. Оба пилота спокойно держали руки на штурвалах, пробегая глазами по приборам. Люди, работающие в пилотской кабине современного небесного лайнера, подчиняясь движению стрелок на циферблатах и вспыхивающим лампочкам, почти не ощущают, что находятся в движении со скоростью, близкой к тысяче километров в час.

Приборы-всезнайки непрерывно докладывают о работе турбин, о высоте, о скорости, о положении самолета в пространстве, о количестве топлива в баках, обо всем, что надо знать летчику.

Я долго находился в пилотской кабине, наблюдая слаженную, четкую работу тех, которым доверены жизнь и безопасность многих людей.

Впереди, в застекленном носу самолета, штурман что-то «колдовал» над приборами. Он то углублялся в карту, то посматривал на часы.

Бортмеханик не спеша прогуливался по пассажирскому салону, возвращался к своему креслу, к чему-то прислушивался и, казалось, ничего не делал. Такая работа «сложа руки», как это могло показаться со стороны, на самом деле свидетельствовала о том, что все у него в порядке.

Радист, не снимая наушников, постукивал ключом. Он все время невидимыми нитями радиоволн связан с аэродромами: сначала с тем, с которого вылетел, затем с тем, что ждет наш самолет, другими словами, с людьми, обеспечивающими с земли безопасность полета.

ТУ-104 приближался к Свердловску.

Вспомнилось мне, как я летел в этих местах «глухой» и «слепой», вспомнил, как заблудился…

В 1929 году, получив звание пилота второго класса, я был назначен на одну из первых авиапочтовых линий Москва — Иркутск, на участок Казань — Свердловск.

В сентябре состоялся мой первый рейсовый полет. Утром из Казани вылетели два самолета. Я и опытный летчик Скорик отправились в Свердловск.

Полдороги летели хорошо. Я видел впереди самолет Скорика и шел за ним, но потом решил, что мне следует запомнить трассу. Не всегда же придется летать в хвосте…

Начал смотреть вниз и сразу же потерял Скорика из виду.

Ну, думаю, долечу и без него!

До Свердловска осталось лететь минут пятнадцать, как вдруг дорога, по которой я ориентировался, ушла в туннель. Перелетев туннель, опять увидел рельсы.

Обрадовался, что быстро нашел. Но дорога почему-то стала отклоняться в сторону. Вначале я не обратил на это внимания. Лечу тридцать минут, а Свердловска нет. Что такое? Неужели попал на другую дорогу? Взял компасный курс 90 градусов и решил выйти из Уральских гор па равнину. Выбрал большое поле, сел. Смотрю — бегут ребятишки. Не останавливая мотора, выскочил из самолета и спрашиваю их:

— Далеко отсюда Свердловск?

Мне ответили, что около семидесяти километров.

— Вон там, — указал парнишка рукой, — идет большак на Свердловск.

Скоро я был в городе. Оказалось, что я ориентировался по новой железнодорожной линии, идущей на Челябинск. Эта линия, еще не нанесенная на карту, и увела меня в сторону.

На другой день я благополучно возвратился в Казань и потом два месяца летал на своем участке без всяких приключений. Участок этот трудный, и для меня он являлся хорошей школой. Лететь здесь приходится все время над горами и лесом. Железная дорога, являющаяся единственным ориентиром, то и дело скрывается в туннелях.

Однажды вылетел я из Свердловска в Казань и через пять часов был па месте. Сдал почту, собрался идти отдыхать, но подбегает начальник станции и говорит:

— Выручай, Водопьянов, слетай в Москву, а то рейс срывается. У пилота Скорика приступ аппендицита. Предупреждаю, — добавил он, — что машина не оборудована для ночных полетов. Засветло ты успеешь долететь только до Нижнего, там переночуешь, а завтра утром будешь в Москве. Возьмешь почту и сразу вернешься. Может быть, успеешь долететь до Свердловска, и тогда наш график не сорвется.

В те годы я готов был летать и днем и ночью. Вылетел я за три часа до захода солнца. А до Москвы четыре часа полета. Не хватало одного часа, чтобы долететь до Москвы и ночевать дома.

Вот и Нижний, а солнце еще высоко. Решил лететь до Владимира и там заночевать. Но рассчитал плохо, наступили сумерки, а я все еще лечу. Единственная надежда на маяки, по которым летают здесь ночные летчики. Но я, не знаю их расположения. Полетел вдоль железной дороги с расчетом, что она приведет меня в Москву.

Дело было в конце октября, ночи большие. Думаю: что стану делать, когда кончится бензин? Решил осветить компас. Взял несколько спичек, чиркнул, на полсекунды осветил прибор и обнаружил, что лечу градусов на сорок пять правее курса. Поправил самолет «на глазок», осветил компас второй раз — стрелка стоит правильно.

Впереди показалось много огней. Неужели это Москва? Подлетаю ближе — нет сомнения, это она. На Москве-реке отблески электрических огней.

Но почему же я так быстро пролетел столицу? Хотел развернуться, да вовремя спохватился: это еще не Москва, а Богородск. За Москву-реку я принял Клязьму, а за академию — какую-то большую фабрику.

Внезапно все скрылось. Я попал в нависший козырек облаков. Стал снижать самолет, вылетел из облаков. Передо мной море света. Вот она, настоящая Москва!

Прилетел в центр, кружусь над крышами, пытаюсь узнать какую-нибудь улицу, но все мелькает перед глазами. Видны площади, трамваи, но определить место, где находишься, невозможно. Минут через десять увидел Сухаревскую башню.

Ура! Теперь я найду Ходынку. Сделал круг, полетел над Садовой, повернул вправо над Тверской, увидел вокзал. Скоро должна показаться Ходынка. Но почему-то показался Курский вокзал. Оказывается, я летел в противоположную сторону.

В этот вечер не горел маяк Академии Воздушного Флота, и на бегах не было конных состязаний. Эти два характерных света я не мог бы не заметить.

Полетел по Москве-реке, вижу: справа Красная площадь, узенькая Тверская, по которой идет автобус. Впереди показался Белорусский вокзал и тут же Ходынка. Аэродром был ярко освещен прожекторами, и я сел благополучно.

Встретил меня начальник линии.

— Ну, ты, брат, много паники наделал. Из центра звонят, спрашивают, чей это неосвещенный самолет носится над крышами.

За то, что я доставил почту без опоздания, мне следовало в приказе объявить благодарность, но я нарушил инструкцию — прилетел ночью на дневном самолете. За это надо было объявить выговор. Я не получил ни того, ни другого.

На рассвете следующего дня я вылетел с почтой и к вечеру доставил ее в Свердловск.

…ТУ-104 шел на посадку в абсолютной темноте. Его вел не только пилот, но и дежурный диспетчер аэродрома, следивший за кораблем по наземному локатору.

— Снижайтесь до высоты тысяча метров, — подает диспетчер команду по радио.

— Берите курс в 60 градусов, — слышится его голос. — Выпускайте шасси!

Диспетчер точно выводит самолет на створ взлетно-посадочной полосы.

Пилоты одновременно следят за движением стрелок на циферблатах многих приборов. Видно, что они испытывают огромное напряжение. Но вот, наконец, слышится радостный голос диспетчера:

— Полоса аэродрома перед вами, садитесь!

Под самолетом мелькают красные огоньки, и вот ужо колеса шуршат по бетонке.

Мне рассказывали, что уже создан и испытывается автомат посадки, который приведет самолет из-за облаков до самой земли. Автопплот, применяемый при горизонтальном полете, давно вошел в летную жизнь. Будет и автопосадчик!

Беспосадочный, кругосветный

У ТУ-104 очень скоро появились «братья» и «сестры». На внутренних и международных линиях стал курсировать турбовинтовой лайнер ИЛ-18. Он, как и ТУ-104, без заправки долетает до Парижа и Лондона, только с двумя посадками — до Дели.

Самолет-великан ТУ-114 за четырнадцать часов без остановки доставляет пассажиров на далекую Кубу.

Самый большой в мире воздушный корабль, созданный генеральным конструктором О. К. Антоновым и носящий имя героя древнегреческой мифологии «Антей», — не уступает по скорости ТУ-114. Этот летающий гигант вмещает семьсот пассажиров, столько же, сколько железнодорожный состав, состоящий из пятнадцати купированных вагонов.

Пассажирам «летающего поезда» не надо трястись в вагоне почти шесть суток до Хабаровска, они прибудут туда из Москвы за восемь часов.

Так реактивная авиация сближает города и страны, изменяет наши представления о пространстве и времени.

…Знаменитый мореплаватель Магеллан первым обогнул земной шар, и на это у него ушло три года.

Героям романа Жюля Верна потребовалось восемьдесят дней, чтобы совершить кругосветное путешествие. В прошлом веке и такая скорость передвижения казалась фантастической.

У Валерия Чкалова была заветная мечта совершить перелет вокруг «шарика», как он любил говорить. На это ему понадобилось бы несколько суток.

В наши дни можно облететь на сверхзвуковом самолете вокруг земли примерно за пятнадцать-двадцать часов, побывать в течение одних суток и над Северным и над Южным полюсами.

Юрию Гагарину на космическом корабле «Восток-1» понадобилось на это полтора часа.

Но космонавтика не вытеснит авиацию, космические ракеты не заменят самолеты, как в свое время самолеты не вытеснили автомобили, поезда, пароходы.

Пока что совершить полет вокруг «шарика» нельзя без остановок в пути. Для дальнего рейса в сорок тысяч километров — такова окружность земли по экватору — потребуется столько горючего, что тут уже но обойдешься дополнительными баками.

Но верится, что воздушный корабль будущего сможет взять на борт запас топлива, достаточный для нескольких кругосветных перелетов. Конечно, это топливо будет не бензином, а атомной

энергией.

По предварительным подсчетам четырехсот граммов урана хватит для полета вокруг пашей планеты.

У нас уже есть подводные лодки и ледокол с атомными двигателями. Флагман Советского арктического флота атомоход. «Ленин» плавает во льдах уже пять навигаций и только один раз за это время брал на борт новый запас ядерного горючего. Могучий «Ленин», сокрушая многолетние льды, свободно ходит туда, куда еще четверть века назад мы с таким трудом летали, в центр Полярного бассейна.

Почему у нас есть атомоходы, а нет еще атомолета? Защита человека от вредной радиации требует толстой и тяжелой бетонной брони. Для превращения ядерной энергии в движущую силу нужен реактор. Все это настолько утяжелило бы автомолет, что он не смог бы поднять в воздух какой-либо полезный груз. Недавно советские ученые нашли способ превращения атомной энергии непосредственно в электрическую с помощью сравнительно малогабаритной установки, получившей поэтическое название «Ромашка». По мнению специалистов, это выдающееся открытие будет иметь огромное значение для развития авиации.

Трудно, конечно, представить себе внешний облик атомолета завтрашнего дня с двигателями мощностью примерно в полмиллиона лошадиных сил. Вероятно, он будет иметь очень длинный, веретенообразный фюзеляж, небольшие стреловидные крылья и очень высокое хвостовое оперение. В носовой части атомолета разместятся экипаж и пассажиры. От реактивных излучений их защитят надежные перегородки.

Кто поведет в небе новые невиданные воздушные корабли? Вероятно, это будут инженеры-пилоты, настолько сложной и многогранной становится техника современных самолетов, что успешно управлять ею смогут только дипломированные инженеры. Первыми, конечно, поднимут в голубую высь сверхзвуковые летающие машины их «экзаменаторы» — люди мужественной профессии, отлично знающие технику и не боящиеся идти па риск, — летчики-испытатели.

Кажется, в воздухе, как и на воде, не остается зримых следов. Помните, как у Лермонтова:

…В небе ходят без следа
Облаков неуловимых
Волокнистые стада…

Кто не наблюдал высоко летящий в небе самолет? За ним

тянется белый пушистый шлейф. Мгновенье, другое, и растает в беспредельной синеве серебристая точка, а длинный облачный хвост еще будет виден некоторое время. Потом исчезнет и он.

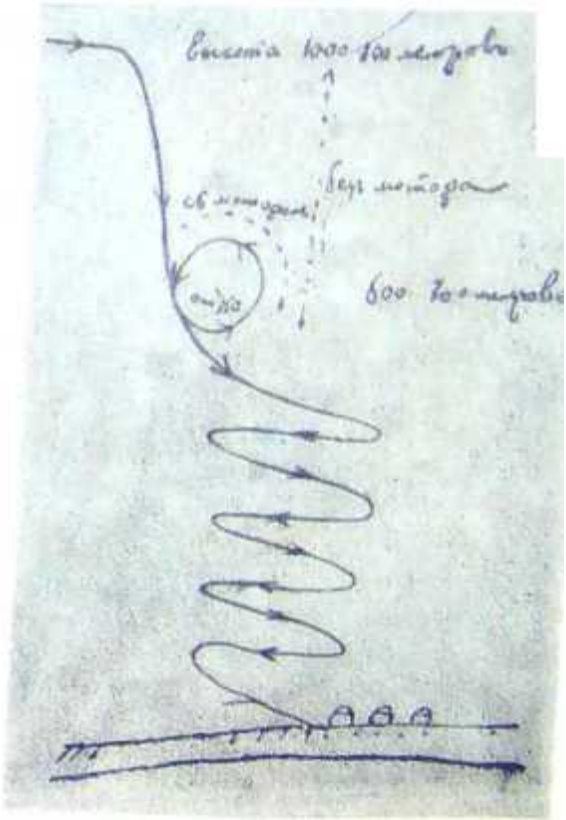
И все же небесные следы остаются в памяти людей, в прогрессе техники. Это — блестящие перелеты, рекорды, воздушные бои, авиационные экспедиции, которые навечно записаны в историю мировой и отечественной авиации. Русские и советские летчики своими славными делами в небе и на земле подготовили нынешний расцвет авиации. О некоторых из них я пытался по мере своих сил и возможностей рассказать в этой книге.

Когда читатель займет свое место в сегодняшнем лайнере или отправится в рейс па завтрашнем атомолете, пусть он помянет добрым словом летчиков, которые были первооткрывателями воздушных путей в небе нашей Родины.

Фотографии

Творец «мертвой петли» и первый воздушный боец — штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров.

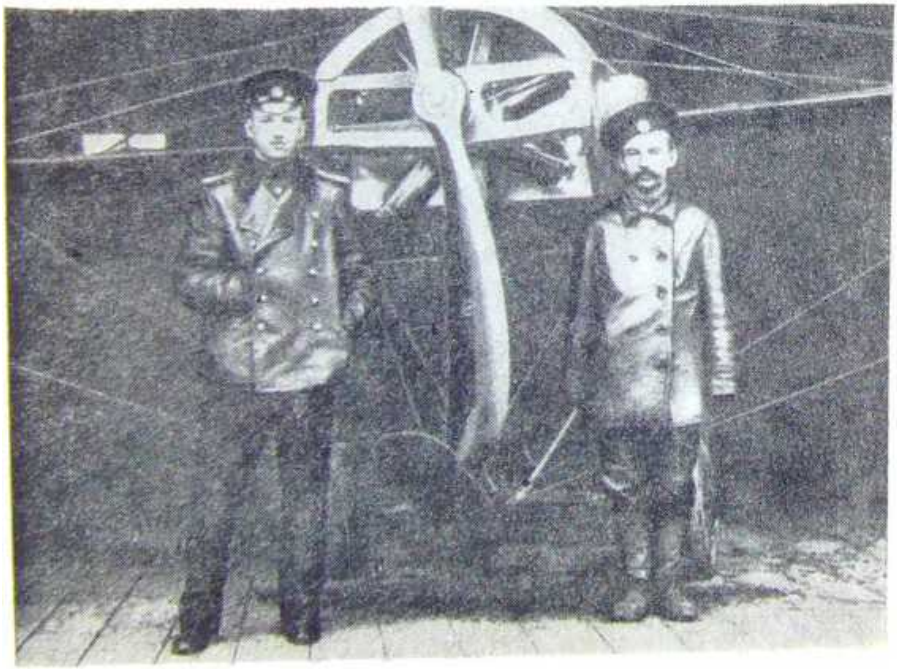
Прежде чем сделать в небе «мертвую петлю», Нестеров набросал схему.

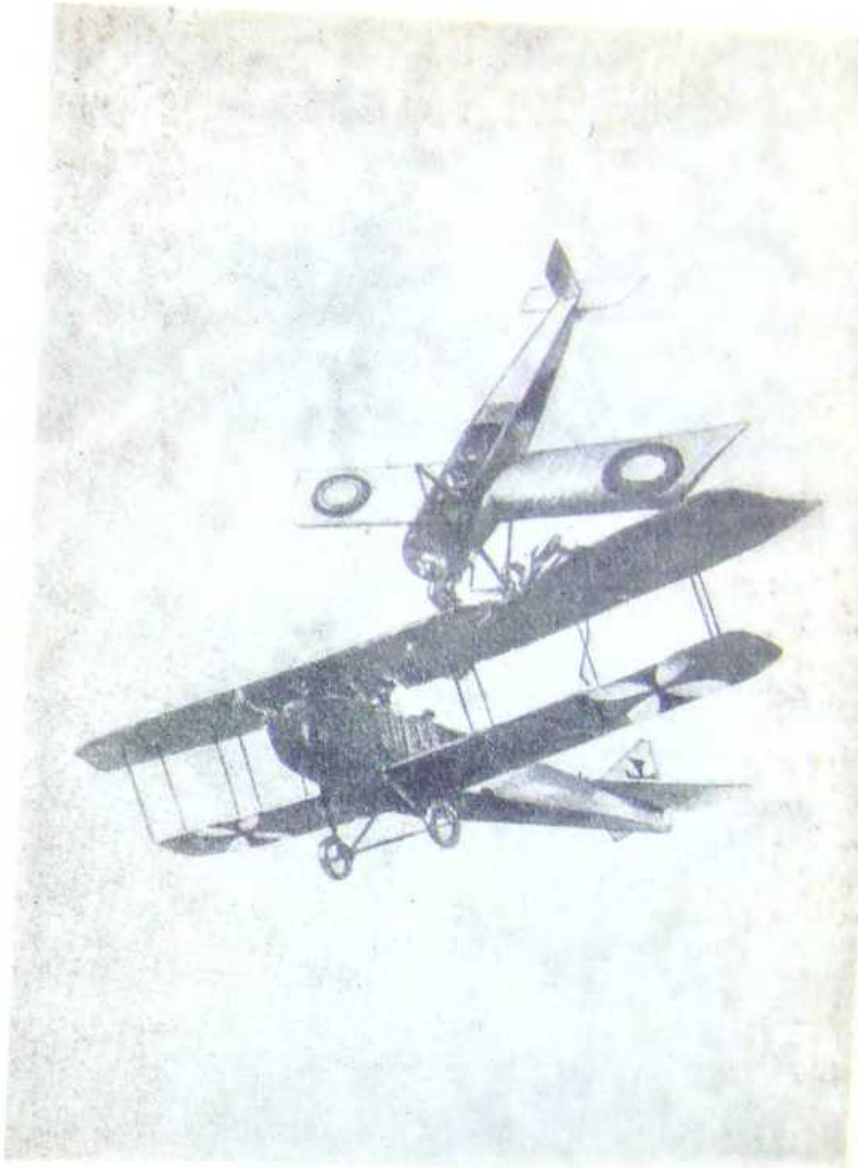


На сохранившейся у Виктора Георгиевича Соколова

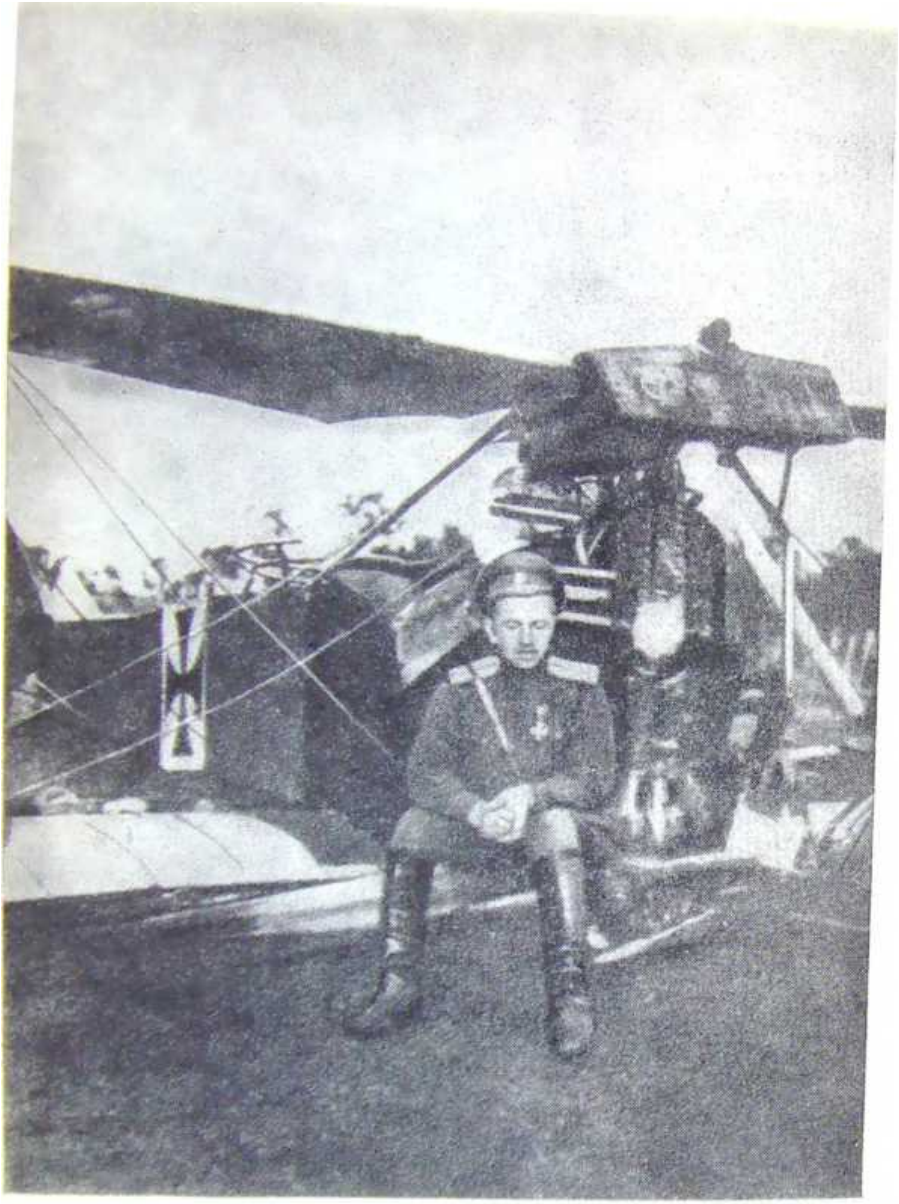
фотографии, снятой в Киеве, командование 3-й авиационной роты. Сам он стоит посередине. Сидит крайний справа — П. Н. Нестеров.

Летчик Нестеров и бортмеханик Нелидов у самолета, на котором они совершили перелет Киев — Петербург.





Так выглядел первый в истории авиации таран самолета. Рисунок художника К. Арцеулова

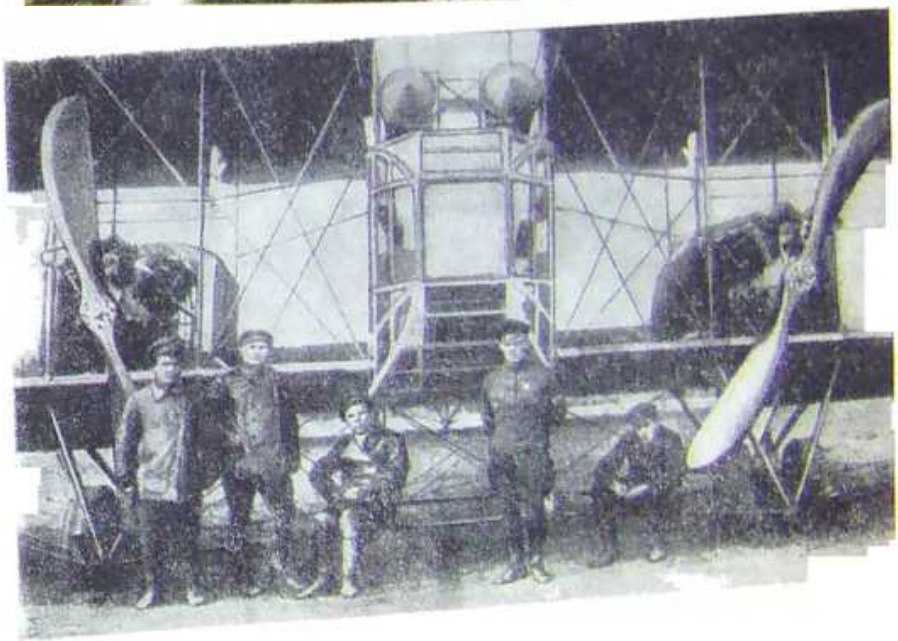


Евграф Николаевич Крутень у обломков сбитого им немецкого самолета.

По решению общего собрания военнослужащих авиационной эскадры № 2 тяжелых кораблей «Илья Муромец» Владимир Ильич Ленин был зачислен почетным краснофлотцем, и ему выписали эту служебную книжку.

Братья Туманские. Слева направо: Юрий, Василий, Сергей, Лев, Григорий и Алексей. Все, кроме хирурга Василия, были связаны с авиацией.

Красный военлет А. Туманский.



Самолет «Илья Муромец». Стоит второй слева командир корабля А.Туманский.

Человек, первым поднявшийся в небо Арктики, — бывший русский военный летчик Ян Иосифович Нагурский, во время последнего приезда в Москву.

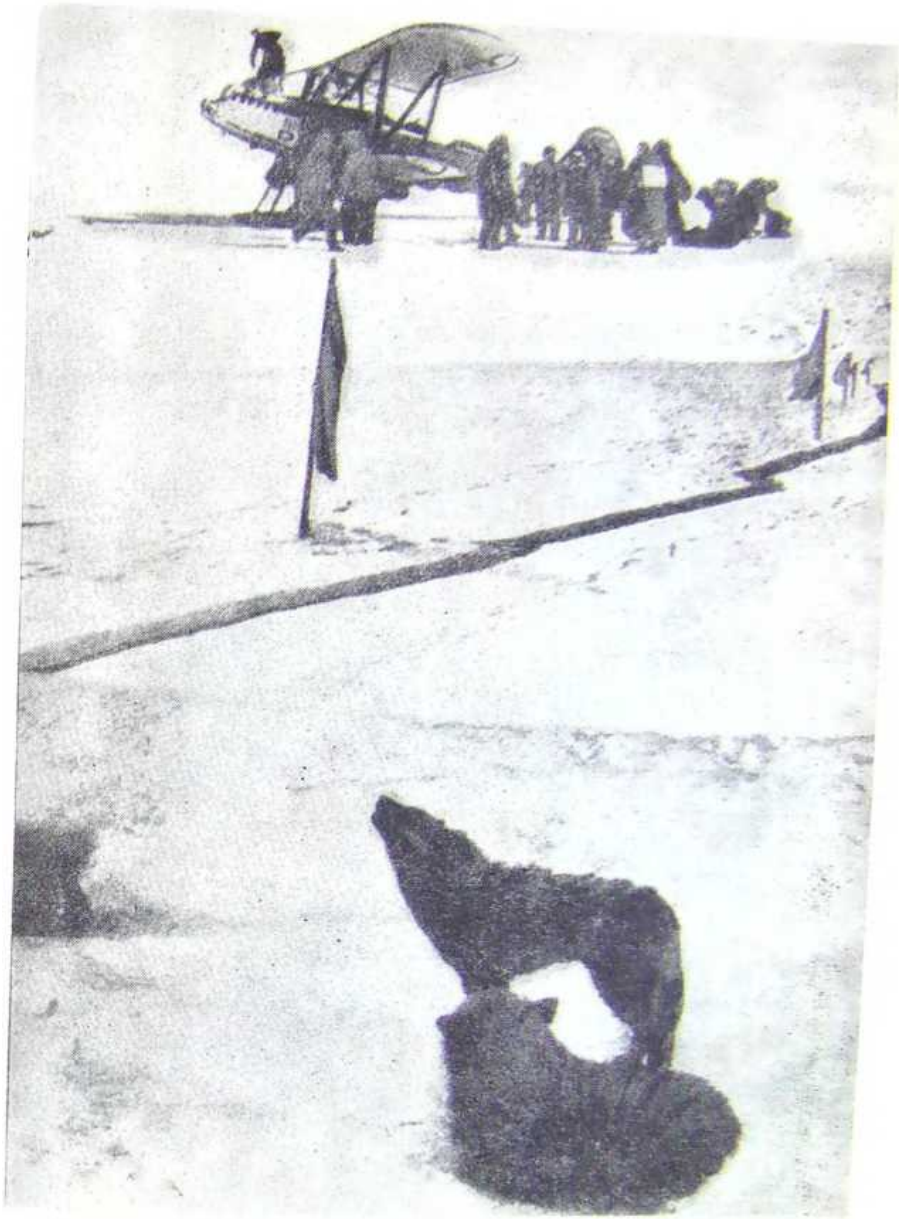
Первый советский полярный летчик Борис Григорьевич Чухновский в 1924 году.

Константин Константинович Арцеулов, внук художника Айвазовского, стал летчиком-испытателем и художником. Он иллюстрирует книги об авиации.

Арцеулова с фотографировали сразу после знаменательного полета, в котором был укрощен «штопор».

На Золотой Звезде Героя Советского Союза Анатолия Васильевича Ляпидевского выгравирован порядковый номер первый. Таким он был во время «челюскинской эпопеи».

Автору этой книги — Михаилу Васильевичу Водопьянову было 34 года, когда он полетел выручать пленников льдов.



Знаменитая «голубая двойка» — самолет Р-5 летчика Молокова прилетел на челюскинскую льдину.

В воздушной экспедиции на Северный полюс Василий Сергеевич Молоков командовал самолетом, а профессор Отто Юльевич Шмидт был начальником экспедиции. Им было о чем поговорить.

Четырнадцатилетнего сына Аркадия генерал Каманин взял с собою на фронт. Подросток стал летчиком в эскадрилье связи и иногда летал вместе с отцом.

Друг и наставник космонавтов Николай Петрович Каманин вместе с Юрием Алексеевичем Гагариным посетил 48 стран Европы, Америки, Азии и Африки.

На встрече двух поколений завоевателей небесных высот. Летники — первые Герои Советского Союза (сидят слева направо): М. Водопьянов, М. Слепнев. Н. Каманин, А. Ляпидевский, В. Молоков. Стоят космонавты: В. Быковский Г. Титов, Ю. Гагарин, В. Николаева-Терешкова, А. Николаев, П. Попович.

Среди полярных героев, а у нас теперь их много, имя Михаила Сергеевича Бабушкина всегда будет стоять в первом ряду.

Бабушкин был известен как мастер ледяных посадок. Одну из первых посадок его самолета на льдину запечатлел фотограф.

Северный полюс завоеван советскими людьми. Командир флагманского самолета М. В. Водопьянов и начальник экспедиции О. Ю. Шмидт на «крыше мира».

После возвращения Чкалова из Америки Водопьянов пригласил его на спектакль своей пьесы «Мечта», рассказывающей о покорении Северного полюса. За кулисами театра друзья снялись на память.

Легендарный экипаж краснокрылого самолета АНТ-25 Герои Советского Союза: Александр Васильевич Беляков, Валерий Павлович Чкалов и Георгий Филиппович Байдуков.

Медаль, выбитая в честь перелета чкаловского экипажа из СССР в США.

Актер, писатель и летчик… Большими друзьями были И. Москвин, А. Толстой и В. Чкалов.

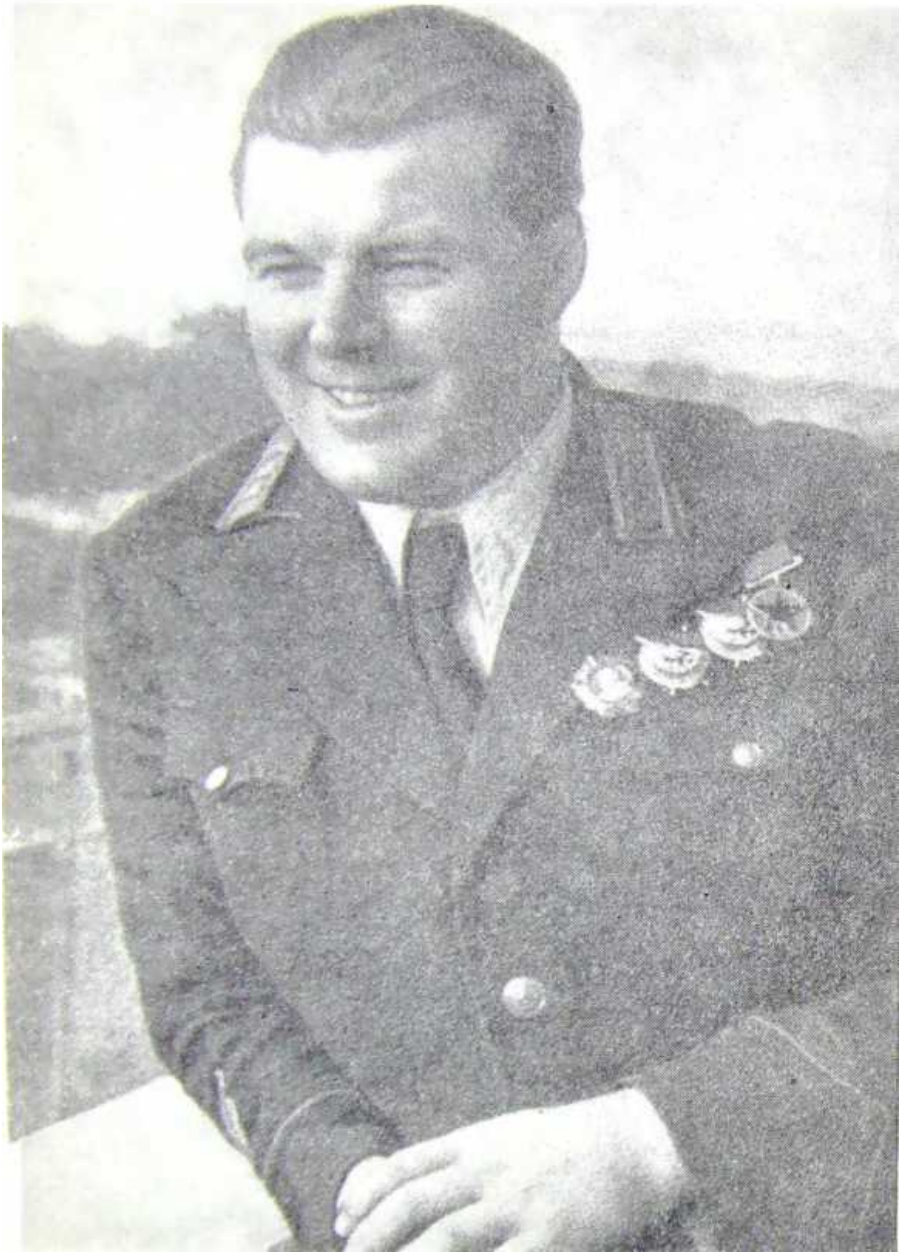
Здравствуй, Москва! Поезд с героинями, возвращающимися из замечательного перелета, подходит к перрону столичного вокзала

Первыми женщинами, ставшими Героями Советского Союза, был экипаж самолета «Родинам. Командир корабля — Полина Денисовна Осипенко.

Второй пилот самолета «Родина»— Валентина Степановна Гризодубова.

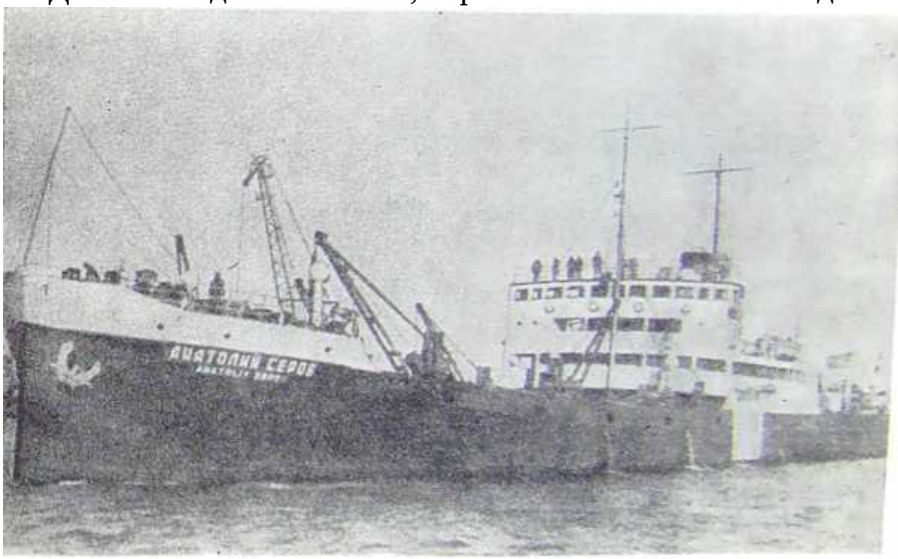
Еще в 1911 году Лидия Виссарионовна Зверева первой из русских женщин получила диплом пилота.

Штурман корабля — Марина Михайловна Раскова

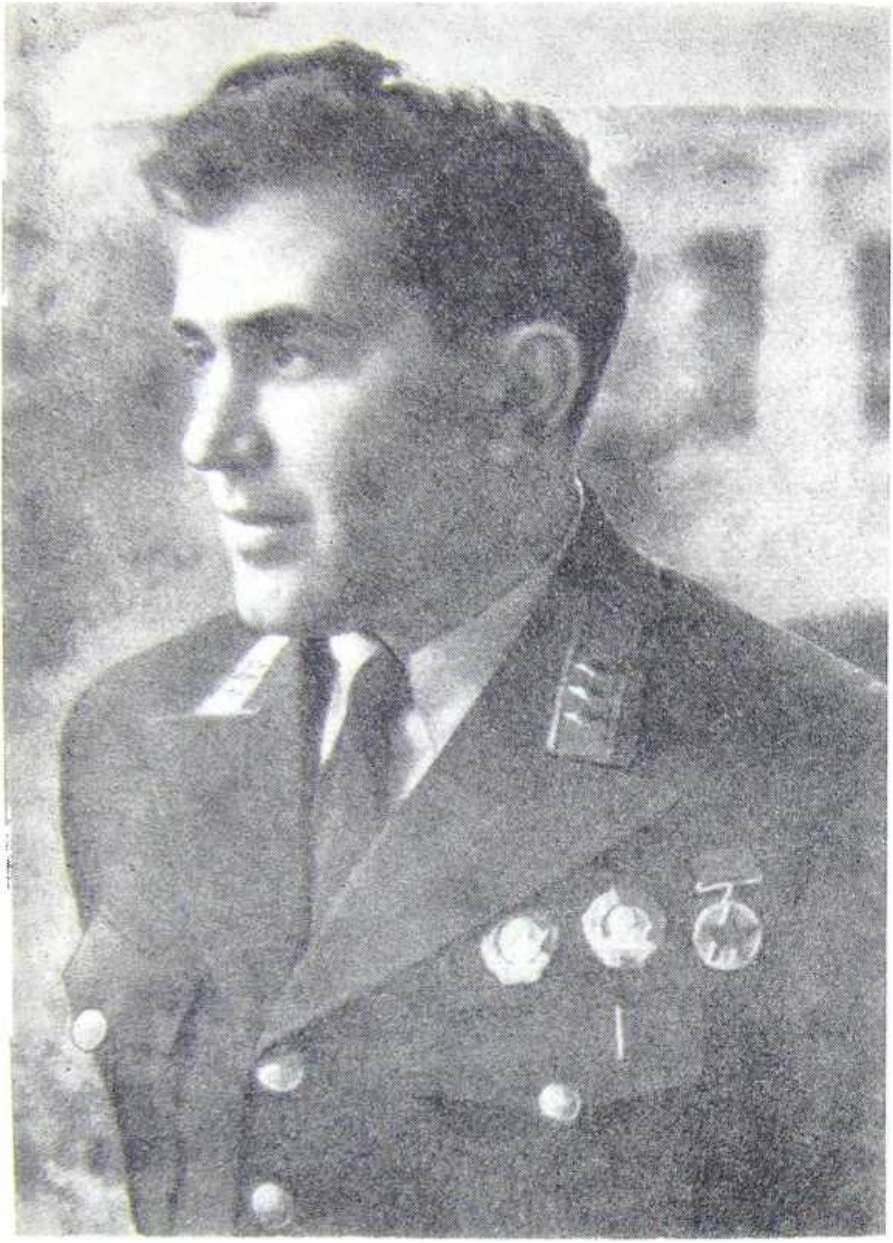


«Камарада Родриго» — Герой Советского Союза Анатолий Константинович Серов. Его истребитель в небе Испании был грозой для фашистских самолетов.

Дана команда «От винта!», Серов вылетает на боевое задание.



Нет летчика Серова, но теплоход, носящий его имя, бороздит моря и океаны…



Дважды Герой Советского Союза Яков Владимирович Смушкевич командовал нашей авиацией во время войны в Испании, в боях на Халкин-Голе, на бело-финском фронте.

Герой Советского Союза Александр Павлович Штепенко в штурманской рубке.

После битвы на Курской дуге Александр Иванович Покрышкин стал трижды Героем Советского Союза. Это фото сделано в перерыве между воздушными схватками

Капитаном первого судна на подводных крыльях стал Герой Советского Союза Михаил Петрович Девятаев — летчик, сумевший улететь из плена на фашистском самолете.

Фронтовой фотокорреспондент Е. Халдей заснял «ведущего» и «ведомого» — Захара Сорокина и Дмитрия Соколова перед очередным боевым вылетом в небо Заполярья.

Заслуженный летчик-испытатель, дважды Герой Советского Союза Владимир Константинович Коккинаки в своем рабочем кабинете.

Братья-авиаторы — Валентин, Владимир и Павел Коккинаки.

Шестнадцать раз упоминается в таблицах мировых авиационных рекордов имя Героя Советского Союза Валентина Федоровича Ковалева.

Первый в мире реактивный лайнер ТУ-104, который испытывал В. Ф. Ковалев.

notes

Примечания

1

Спасибо (испанск).